

XLVIII Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 2250 de 2019

Carpeta Nº 4124 de 2019	Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Actualización de la normativa vigente

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 11 de setiembre de 2019

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Felipe Carballo (Vicepresidente).

Miembros: Señores Representantes Sergio Arbiza, Andrés Bozzano, Daniel Caggiani, Diver Fernández y Juan José Olaizola.

Invitados: Por la UNASEV, señores Fernando Longo, Presidente; Martín Elgue, Director; Adrián Bringa, Secretario General y Gaby Lencina, Coordinadora del Área Jurídica; por el Congreso de Intendentes y SUCIVE, señores César García, Consejero y Marcelo Metediera; por Liberá tu bicicleta, señor Carlos Bruno, por Unibici, señor Adrián Santos, por la UNOTT, señores Martín Burguez, Ramón Sosa, Claudio Vera, Mario González, Humberto Zipitria, Juan Arellano, Mario de Saá y Fabián Fogliani

Secretaria: Señora Doris Muñiz.

═══II═══

SEÑOR PRESIDENTE (Felipe Carballo).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión da la bienvenida al presidente de la Unidad Nacional de Seguridad Vial, escribano Fernando Longo; al secretario general, señor Adrián Bringa; al director, señor Martín Elgue, y a la coordinadora del Área Jurídica, doctora Gaby Lencina.

Hoy comenzamos con el estudio del proyecto de ley sobre tránsito y seguridad vial que fue aprobado por el Senado, por lo cual nos gustaría escuchar su opinión al respecto y conocer el trabajo que han realizado en el transcurso de todo este tiempo para su elaboración.

SEÑOR LONGO (Fernando).- Muchas gracias por la invitación.

Voy a hacer un informe genérico del trabajo en este proyecto de ley; respecto a cuestiones más particulares, podrá responder la doctora Lencina, ya que estuvo trabajando cada punto con el Congreso de Intendentes.

Hace tres años que se viene trabajando en esto, y en ese proceso se han incorporado distintos actores. Nosotros lo consideramos como una tercera ley de seguridad vial que introduce mejoras a las dos anteriores.

En cuanto al Capítulo I, que habla de seguridad activa y pasiva, nuestro ingeniero trabajó por varios años junto con técnicos de los Ministerios de Industria, Energía y Minería, y de Transporte y Obras Públicas, y con representantes de la rama de importadores, comerciantes, vinculados con el área automotriz, y se incorporaron una cantidad de elementos técnicos que hacen a la seguridad de los vehículos, que serán requisitos aplicables a los nuevos vehículos cero kilómetro que ingresen al país.

El año pasado o el anterior estuvimos en esta Comisión y un legislador del Partido Nacional había presentado un proyecto sobre el control electrónico de estabilidad. En aquel momento, dijimos que se estaba elaborando esto. Ahora, tanto el control electrónico de estabilidad como toda una cantidad de elementos técnicos que hacen a la seguridad de los futuros autos cero kilómetro que ingresen están incorporados en este proyecto.

Hubo una comisión que trabajó arduamente, durante mucho tiempo -tenemos las actas-, sobre el tema de seguridad vehicular y fue elaborando con plazos tentativos la eventual reglamentación de la ley para la aplicación de cada uno de esos elementos técnicos, que son muy importantes.

En el Capítulo II se incorpora la normativa para ciclistas y motociclistas, ya que solo hay reglamentaciones al respecto. Entonces, si este proyecto se aprueba, las intendencias, la Policía Nacional y todos los agentes fiscalizadores podrán trabajar en base a una ley.

También hay capítulos que tienen que ver con infracciones, sanciones y todo lo que hace al trabajo de los gobiernos departamentales, como las notificaciones de las multas y una cantidad de cosas que trabajamos con el Congreso de Intendentes. Se creó una comisión que estaba integrada por el secretario del Congreso de Intendentes más dos delegados, es decir que representantes de los tres partidos políticos que están a cargo de las intendencias participaron activamente en esta elaboración, y se logró un proyecto de consenso. Entre todos resolvimos dejar para más adelante todo aquello que pudiera generar alguna disputa y poner solo aquello en lo que estuviéramos de acuerdo. Eso fue lo que salió y que hoy tienen ustedes sobre la mesa. Eso no es poca cosa porque da trabajo coordinar y ponerse de acuerdo, pero se logró.

Me parece que en este proyecto hay hitos que son muy interesantes como, por ejemplo, el artículo 38. Hasta ahora, las intendencias tenían jurisdicción para fiscalizar el tránsito en las ciudades y caminos. Si se aprueba esta norma -gracias a un acuerdo con el Ministerio del Interior-, los gobiernos departamentales, en el marco de operativos, podrán también trabajar junto con la Policía Nacional de Tránsito en las rutas nacionales de sus respectivos departamentos. Esto es un avance importante para generar trabajos operativos en conjunto, para ser más eficientes y para que haya más apoyo entre ellos en situaciones de carencia de personal o ante muchos otros factores que se dan que los representantes del Congreso de Intendentes podrán precisar mejor que nosotros.

Además, este artículo habilita algo que no es menor. Como las intendencias no tienen jurisdicción a nivel nacional, cuando se hacen las pruebas para obtener el permiso de conducir no se puede salir a las rutas, pero si se aprueba esta norma, lo podrán hacer, lo cual es muy importante porque la siniestralidad en ruta es una de las más graves que tenemos en el país. Por lo tanto, demostrar la pericia respectiva es muy importante.

Este proyecto se envió al Senado en 2018; ahora fue aprobado con algunas pequeñas modificaciones. Es una iniciativa muy importante porque -reitero- es producto de un gran trabajo realizado durante estos años y si quedara plasmado, sería un gran avance para el futuro del país en lo que respecta a seguridad vial.

SEÑOR BRINGA (Adrián).- Voy a ampliar un poco lo expresado por el escribano Longo. Por ejemplo, él mencionó el control electrónico de estabilidad. Sin entrar en detalles técnicos, es un elemento de seguridad que se estaría incorporando a los vehículos cero kilómetro cuando ingresen al país. A partir de estudios que se hicieron en Europa, ha quedado demostrado que el uso de este dispositivo ayuda a salvar vidas y que las secuelas en los siniestros de tránsito son más leves que cuando no se lo tiene. Su utilización se encuentra en segundo lugar de importancia, después del cinturón de seguridad.

Otra cosa que tiene que ver con el capítulo de vehículos más seguros es que hoy en día las motos ingresan al país con cero exigencia de seguridad; o sea, ingresar al país una motocicleta es lo mismo que comprar una televisión, no se le exige ningún elemento de seguridad. En este capítulo hay un montón de elementos que refieren a eso, como la utilización del sistema de frenos ABS, la calidad de los neumáticos y otras más, que apuestan a una mayor seguridad en los vehículos. Como ustedes saben, del total de fallecidos el año pasado, el 44% eran motociclistas, y viene siendo así desde 2011, que es cuando empezó a existir una base de datos única en el país: siempre los más vulnerables y los más perjudicados han sido los motociclistas.

En cuanto al permiso por puntos, es una aspiración vieja que tenemos. En los países en los que se implementó se hicieron estudios después de varios años -cinco o diez años- que establecieron que esto ayudó a bajar la siniestralidad vial alrededor de un 4%.

SEÑOR LONGO (Fernando).- El año pasado tuvimos la oportunidad de estar en un *stop the crash* donde se probaron los frenos ABS para las motos, y ¡es increíble la diferencia! Pusieron un poco de tierra, venía una moto sin frenos ABS, conducida por un experto, frenaba y se le iba para el costado; venía una con los frenos ABS y quedaba parada. Es decir que es la diferencia entre la vida y la muerte, porque en una resbalada un tipo en moto se da contra cualquier cosa. Entonces, esos elementos técnicos tienen que estar.

SEÑORA LENCINA (Gaby).- Hago entrega a la Comisión de ejemplares de recopilación normativa que hemos desarrollado en estos años, todos juntos, con ustedes.

Ahí se refleja el objetivo y la finalidad de esta ley, que es importante. Hay un proceso en nuestro país en el concepto de darle un tratamiento único, con una base mínima -porque no es el todo- que uniformice nuestro territorio nacional principalmente en materia de circulación, de elementos de seguridad. Por eso alguien habló de una norma de tercera generación, porque hemos ido desarrollando cada proceso en forma conjunta con los actores involucrados en este tema, con diálogo, en consenso, pensando en dar un pasito más. Ese pasito está vinculado a cada uno de los elementos de seguridad de forma distinta; no es algo para dar un paso más en forma homogénea, porque en cada tema tenemos que analizar dónde estamos y dónde vamos a dar ese nuevo paso.

Y lo fundamental es la visión integral del proyecto de ley. No podemos pensar en un proyecto -fue el argumento que planteamos en su momento- por el que se legisle exclusivamente sobre elementos de seguridad vehicular, sino que hay una concepción en cuanto a cada uno de los usuarios del tránsito, dónde está y qué requerimiento existe, para realmente dar ese marco normativo único. Y eso nos pasó con el tema relativo a los ciclistas y motociclistas. Actualmente, tenemos un marco de normas de circulación, el Reglamento 892 del Mercosur, que es el que aprobó la Ley Nacional de Seguridad Vial y Tránsito, pero ahí no se refleja la circulación de ciclistas y motociclistas; eso lo tenemos en las normas departamentales y en el Reglamento Nacional de Circulación Vial en jurisdicción nacional. ¿Qué hicimos en esta propuesta elaborada entre todos? Elevamos ese rango que estaba solamente en la jurisdicción departamental o nacional y unificamos las normas, analizando cuántas normativas existían con respecto a este tema y la homogeneidad que había entre ellas y el reglamento nacional. De allí surge la propuesta incluida en el capítulo relativo a ciclistas y motociclistas. Se trata de un marco mínimo cuya base es la normativa departamental y el Reglamento Nacional de Circulación Vial.

Cuando analizamos qué ha pasado con el proceso de infracciones y sanciones en nuestro país, comprobamos que tampoco había un marco único nacional. Entonces, también establecimos ese marco mínimo nacional a fin de tener claro cuáles son esos aspectos, como por ejemplo los relacionados con las notificaciones. Hicimos todo eso siempre pensando que luego se podrá desarrollar la reglamentación en un ámbito en el que estarán presentes todos los actores involucrados, principalmente, los que están a cargo del control y la fiscalización en todo el país, es decir todas las intendencias, los directores de Tránsito, el Congreso de Intendentes, la Policía nacional y el Ministerio del Interior. Ese es otro proceso.

También hay algunos aspectos vinculados con detalles de algunas normas que requerían un pequeño ajuste para actualizarlas, porque cuando se aprobó la ley nacional de tránsito se hablaba, por ejemplo, del concepto de accidente. Nosotros en nuestro país venimos hablando de siniestros de tránsito de conformidad con lo que se estila a nivel mundial, ya que las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud sostienen que no se trata de "accidentes". En esa línea, también vamos dando pequeños mensajes que son necesarios para realmente ir fortaleciendo la política pública en materia de seguridad vial, una política en la que están representados el gobierno y oposición en el seno en la Comisión Directiva, y en la que están presentes todos los partidos políticos a través del Congreso de Intendentes.

Estamos ante un proceso del cual nos sentimos orgullosos de haber sido parte porque realmente demuestra las posibilidades que brinda el trabajo en conjunto para llegar a determinados acuerdos en colaboración.

En relación al tema del permiso por puntos, quisiera mencionar un detalle fundamental: se trata de una herramienta. A nivel mundial se ha demostrado que tiene eficacia, pero reitero que es una herramienta; no es la panacea. ¿Qué significa esto? Que

para llegar al desarrollo del permiso por puntos también tiene que haber todo un proceso de diálogo, de elaboración de reglamentación y de logro de aspectos operativos. Por eso se demoró bastante el planteo del permiso por puntos, ya que hay requisitos fundamentales a la hora de trabajar este tema. Si no existe un registro de conductores, es imposible hacerlo. Eso fue posible a través de un trabajo del Congreso de Intendentes que culminó todo ese proceso a fines de 2017, en acuerdo con la OPP. Es decir que hubo todo un proceso detrás para llegar a este planteamiento porque no podía ser liviano, sino que debía ser fruto de un trabajo a través del cual tuviéramos la certeza de que se habían agotado todas las necesidades desde el punto de vista logístico, ya que debemos asegurarnos de que sea eficiente y que tengamos toda la capacidad de respuesta. Además, de acuerdo con lo que hemos visto a nivel internacional -y lo que nos han asesorado- no queríamos cometer algunos errores en los que incurrieron otros países que se apresuraron con este tema que requiere tiempo e intercambio; a veces apresurarse determina que se pasen por alto detalles que después tienen consecuencias. Por ejemplo, la reinserción, la rehabilitación -o el término que se prefiera establecer en el proyecto de ley- es un proceso que también debe estar totalmente ajustado. En este proyecto de ley se habilitan procesos que van a seguir siendo construidos en forma colectiva, con los tiempos necesarios para el análisis de la implementación.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Quisiera saber cuándo calculan que va a estar operativa esta normativa que se votaría ahora.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Nos sumamos a la bienvenida a la delegación de la Unasev. No conocíamos a los nuevos integrantes del organismo ya que no habían asistido a la Comisión; sí habían concurrido las autoridades anteriores, y conocimos el trabajo -casi evangelizador- que realizó ese presidente que trató de poner en la agenda pública un tema que no estaba, que tenía que ver con la necesidad de afrontar los siniestros de tránsito y articular políticas desde el gobierno nacional y desde los gobiernos departamentales, así como desde los municipales y desde la ciudadanía, para enfrentar un flagelo tan importante como la siniestralidad y, especialmente, el de los fallecidos por siniestros de tránsito, que sin duda son muy numerosos, quizás más de los que aparecen todos los días en los canales de televisión.

Saludo que podamos tener aquí presentes a las autoridades de la Unasev explicando un nuevo proyecto, algo que se ha hecho costumbre, así como que todos los quinquenios se presente una propuesta de modificación, ya que -como plantearon las autoridades- en la medida en que paulatinamente se va dotando de institucionalidad a la Unasev y se trabaja mancomunadamente con el Congreso de Intendentes, todo va madurando y se avanza, lo cual es positivo.

También creo que hay resultados importantes y quizás sería bueno conversar acerca de algunos de ellos. Nosotros tenemos una agenda muy cargada porque, en realidad, los senadores estuvieron aproximadamente un año y medio discutiendo este proyecto de ley y nos lo pasaron esta semana, por lo que tenemos que analizar cómo podemos hacer para que se pueda aprobar en este período legislativo, del cual hoy es la última sesión.

De todos modos, sería interesante conversar después sobre un tema que me parece importante: la modificación que hicimos a solicitud del Poder Ejecutivo con el establecimiento del alcohol cero. Creo que eso es algo interesante y sería bueno saber si hay algún resultado concreto y medible acerca de ese instrumento que se aplicó, porque me parece que también tiene que ver con otras normativas que se han implementado en materia de disminución de los siniestros de tránsito.

Comparto el espíritu del proyecto presentado y las modificaciones que se han propuesto, pero me surgen dos o tres inquietudes que me parecería importante que nos despejaran. Una tiene que ver con qué significa que se declare de orden público la disposición de la presente ley y cómo eso también puede tener determinada repercusión en su aplicación. Aclaro que no soy abogado y supongo que esto también puede tener que ver con algunos desencuentros que ha habido con algunas autoridades departamentales, especialmente en cuanto al tema del casco.

A la vez, me gustaría hacer algunas preguntas con respecto a la libreta o el permiso por puntos. En el proyecto se expresa que antes de que se pueda implementar "se deberá contar previamente con un registro de conductores, infracciones e infractores", por lo que querríamos saber en qué estado está eso.

También nos interesa un tema particular porque entre las delegaciones que nos van a visitar, además de personas que trabajan en el proyecto Liberá tu Bicicleta, están las autoridades de la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte. Por un tema laboral, ellos están más tiempo en la calle, e históricamente han tenido una posición crítica no ante el permiso por puntos, sino a cómo se puede establecer. Creo que hay buena voluntad de la Unasev y de las autoridades de la Unott para avanzar en una reglamentación que contemple las especificidades de los trabajadores del transporte, porque ellos son los que están muchísimas horas conduciendo y también podrían tener problemas a la hora de la implementación. Quisiera saber si la Unasev está contemplando esto en la futura reglamentación a los efectos de tener una visión general.

También me gustaría hacer una pregunta con respecto al artículo 3º, que refiere a los vehículos cero kilómetro propulsados a motor y finaliza expresando: "[…] protección en los vehículos para atropello de peatones, sin perjuicio de otros elementos que disponga la reglamentación referida". Sin querer resultar jocoso quisiera saber cuáles son las protecciones en los vehículos para atropello de peatones, si existe -lo que supongo que también tendrá una implementación paulatina-, y si tiene algún tipo de resultado.

Felicito a la Unasev por el trabajo mancomunado con las autoridades del Congreso de Intendentes y las departamentales, lo que sin duda constituye un elemento fundamental para lograr que esta ley que ha contado con los máximos esfuerzos y apoyos políticos se pueda cumplir.

SEÑOR LONGO (Fernando).- La puesta a punto de la norma tiene varias etapas. Por ejemplo, en lo que refiere al primer capítulo y a vehículos más seguros nosotros ya tenemos un proyecto de reglamentación que armamos con todos los actores, porque eran muy importantes los plazos por todo lo que implica la importación de los vehículos que deben ser fabricados en origen de determinada forma y los que debe haber en la zona del Mercosur. Todo eso se tuvo en cuenta y se incluyó en el proyecto de reglamentación, en el que se establece un plazo específico según la exigencia. Por ejemplo, en cuanto al control electrónico de estabilidad, la idea es que sea exigible el 1º de enero de 2022. En la medida en que el proyecto de ley sea aprobado, deberemos ajustar la reglamentación -porque este borrador fue elaborado hace más de un año- a fin de saber cuándo se implementará.

Recién se mencionó el permiso por puntos, que se relaciona con el registro de infractores e infracciones -está en elaboración en el Congreso de Intendentes- y lleva un proceso. No se trata de que se apruebe la ley y mañana o dentro de seis meses se implemente el permiso por puntos; no creo que ocurra así porque hay que seguir todo un proceso que da trabajo. Ustedes recordarán que tanto la libreta única como la famosa guerra de patentes llevaron años de trabajo, son procesos que se van desarrollando. La idea es que lleguemos lo antes posible a la concreción, pero no será algo inmediato; eso

hay que tenerlo presente. Estará la norma y en la medida en que se vayan cumpliendo las etapas se podrá avanzar. En el Congreso de Intendentes hay voluntad para seguir, lo que para nosotros es muy importante. Es decir que hay diversos estamentos en cuanto a plazos de aplicación de la norma y ciertos aspectos que se reglamentarán y serán puestos en práctica enseguida, como por ejemplo los relativos a ciclistas.

También hay una etapa -sobre la que podrá explicar mejor la doctora Lencina- relativa a cuando se retiran los vehículos, ya que había problemas con los remates, tema podrá ser ampliado por el Congreso de Intendentes, que estableció esa norma.

SEÑORA LENCINA (Gaby).- Quiero aclarar que el hecho de que el proyecto de ley sea declarado de orden público refrenda lo que se planteó en la primera ley nacional de tránsito y le da importancia y relevancia. Según nuestra concepción o filosofía, cuando se dispone una norma de orden público es porque estamos protegiendo algo. El carácter de orden público protege a los vulnerables y evita que exista la posibilidad de disponer en contrario Es decir que lo que hace el orden público es demostrar que este tema es importante entre esas relaciones de poder. Entendemos que la finalidad de este proyecto es velar por la vida, protegiendo la salud y la seguridad de las personas. Entonces, todo el cuerpo normativo le da el peso y la relevancia que tiene a este proyecto entre las normas de nuestro país; en ese sentido tenemos varios ejemplos. Yo hablaba de la ley nacional de tránsito porque fue la génesis; es de orden público y su finalidad es preservar la vida.

En cuanto a la licencia por puntos, el Congreso de Intendentes podrá explicar mejor en qué se encuentra actualmente. El registro de conductores implicó todo un proceso que culminó a fines de 2017; sin embargo, hay que seguir profundizando la parte relativa a las infracciones para uniformizar el sistema. A nivel de las direcciones de tránsito de nuestro país se hizo un trabajo -participamos en el proceso- para que no existieran diferencias en cuanto a nominación o codificación de las multas. Esto podrá explicarlo mejor el Congreso de Intendentes, puesto que el registro de conductores y el registro de infracciones son bases operativas, con un desarrollo posterior del proceso para el permiso por puntos.

Entonces, con relación a la reglamentación de la ley, cada aspecto va por etapas -como bien dijo el escribano Fernando Longo-, más allá de plantear un período de transición necesario. Evidentemente, debemos contar con los presupuestos adecuados para implementar la herramienta.

El proceso de la reglamentación lo tenemos pensado de la misma forma que antes, similar al planteo de los trabajadores de Unott. Pensamos llevar a cabo este proceso de manera conjunta, atendiendo todas las situaciones. Como dicen los informes a nivel mundial, es muy importante realizar el proceso de manera conjunta porque forma parte de la concientización. Por ello, a veces, hablamos de normas que llevan tres años de elaboración. El proceso de concientización y el trabajo conjunto nos permite seguir avanzando.

SEÑOR LONGO (Fernando).- En cuanto a la reglamentación del permiso por puntos, debo decir que nos va a llevar un trabajo importante, puesto que hay experiencias de todo tipo a nivel internacional. Existen lugares que lo instrumentaron de una forma y que luego debieron modificarlo, estableciendo un puntaje menor. Por ejemplo, hay lugares en los que se quitan tantos puntos por conducir sin casco o por estar mal estacionado. Se trata de un tema meramente político. Si las intendencias quieren apuntar a que se use el casco o a evitar los excesos de velocidad, se sacará determinada cantidad de puntos.

Debemos trabajar todo esto con los actores, con los profesionales del volante. Tendremos que buscar soluciones acordes a la realidad del país; no vamos a hacer ningún invento. La experiencia internacional es muy importante, y ella nos avala para que nosotros podamos armar todo esto. Por consiguiente, lo primero que deberemos hacer en Uruguay será regular los registros de infracciones e infractores.

En cuanto a la protección de los vehículos, tenemos un técnico que trabajó con nosotros durante un tiempo y que lamentablemente no se encuentra acá ahora. Podríamos hablar de los *airbags* y de algún otro tipo de protección para los impactos frontales. Hay varios aspectos técnicos que minimizan los daños de las personas ante algún atropellamiento; hay formatos diferentes en los paragolpes, etcétera. La idea es exigir algo de esto de forma progresiva para minimizar los riesgos.

Al respecto, el artículo 13 de la futura reglamentación habla de la protección de los vehículos para los peatones en caso de atropello; esto se aplicaría a las diferentes categorías de vehículos. Por ejemplo, la reglamentación dice que dentro del eje delantero deberán cumplir al menos con una norma técnica internacional reconocida. Esto refiere a la protección de los vehículos para peatones en caso de atropello. La idea es aplicar esto en 2030.

SEÑOR BRINGA (Adrián).- En cuanto a la Unott, ya trabajamos con ellos en procesos anteriores; inclusive, con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social por otras cosas que tienen que ver con la profesión de estos trabajadores y la seguridad vial. Antes de venir a esta Comisión, estuve en contacto con gente de la Unott para trasmitirles que cuando se haga la reglamentación de todo esto, obviamente, estarán en la mesa de trabajo para dar sus puntos de vista.

Con relación a la pregunta del señor diputado Daniel Caggiani sobre el alcohol, quiero decir lo siguiente. Creo que la tasa cero ya tiene dos años de vigencia, y no sería muy serio hacer una apreciación exacta del impacto. La Organización Panamericana de la Salud establece que para medir el impacto de cómo influye cierta normativa en la sociedad, habría que esperar unos cinco o seis años. De todas formas, podemos analizar la influencia del alcohol en los siniestros de tránsito.

Si bien nosotros, en el promedio semanal de la presencia de alcohol en los siniestros de tránsito con lesionados, tenemos números europeos, de países que tienen treinta o cuarenta años de historia en seguridad vial, en el período crítico de Uruguay -del viernes a la hora 20 hasta el lunes a la hora 8; el 40% de las personas fallecen en ese período-, la presencia del alcohol se duplica o se triplica en algunos casos. Si bien el promedio semanal indica que estamos en un 6% o en un 7%, en los fines de semana -durante ese período crítico- llega hasta el 15%.

No tenemos cómo medir el impacto de la política, pero tenemos claro que estamos lejos de tener el ideal en la relación alcohol- siniestralidad vial.

SEÑOR ELGUE (Martín).- Celebro esta instancia de intercambio sobre la tercera ley nacional de tránsito, pero lamento que haya demorado tanto en generarse. Esta norma hace más de un año y medio que está a estudio en el Senado. Aclaro que no fui parte de la génesis, aunque sí de la fase final del proceso, que comparto cien por ciento. Debo destacar que haber articulado todo esto con el Congreso de Intendentes, generando consensos en los diecinueve departamentos -con diecinueve autonomías de gobierno, etcétera- no fue una tarea fácil. Esto es fruto de ese trabajo mancomunado en el que todos los partidos con representación en las intendencias tuvieron que ver e hicieron sus aportes. El tema es que si en una semana se puede votar este proyecto de ley, perdimos un año y medio.

Entonces, cuando hablamos de tiempos y de normativas, todo depende de nosotros, de poner el tema en la agenda. Celebro que casi todos los partidos políticos tengan la seguridad vial en sus programas. Se trata de un trabajo de concientización para ver un problema -por no decir una epidemia- que se lleva a quinientos uruguayos por año. Si esto lo comparáramos con una enfermedad, implicaría una alerta pública y una alarma país, pero no lo vemos así. Tenemos una alerta en rojo titilando desde hace tiempo.

Si el sistema político se pone las pilas, como ahora, y en una semana pasa por la Cámara de Senadores y por la Cámara de Representantes, perdimos un año y medio de trabajo. Como todas las normas, esta también es perfectible. Seguramente, en un año haya cosas que cambiar porque la tecnología avanza. Siempre hay nuevos modelos de vehículos, ahora están ingresando los eléctricos. Realmente, estamos desbordados e invadidos porque la tecnología va a un ritmo diferente al de las normativas, el Parlamento y las intendencias.

Tenemos que asumir que estamos ante un flagelo y que debemos estar atentos. Seguramente, con el tiempo que pasó desde que comenzó el trabajo de esta norma hace un año y medio ya haya cosas que hoy sean antiguas o que estén al borde de caducar. Sin duda, el año que viene habrá nuevas tecnologías para minimizar los riesgos, como sucede ahora con los diferentes paragolpes, el tipo de frenos o la estabilidad electrónica, etcétera.

Hago un llamado de atención a todos los actores del sector para asumir la responsabilidad que nos toca. La idea es estar a tiro con este tema, puesto que se ha constituido en alarma pública. Si todos los partidos políticos ponen las barbas en remojo para que estas cosas tengan el tiempo necesario, quizás no haya que esperar tanto tiempo para que las normativas se aprueben. Reitero: el año pasado fallecieron quinientas personas en accidentes de tránsito. Por suerte, al día de hoy estamos en un 17% menos de siniestros mortales. Celebro ese dato, pero falta mucho camino por recorrer.

Sabemos que hay que dotar de recursos a la Unasev para que se constituya en una buena unidad ejecutora, pero hay muchas cosas para mejorar y cambiar. A nivel parlamentario no puede haber una iniciativa a estudio durante un año y medio con la urgencia que tiene el tema.

SEÑOR ARBIZA (Sergio).- Comparto plenamente la existencia de un proyecto como este porque es necesario para todos los habitantes de este país.

Cuando se habla de nacionalizar los vehículos -de dos, tres o cuatro ruedas- no se dice nada de los que ya están. No sé si está previsto algún plazo de normalización para los que ya están girando o si van a quedar así *per saecula saeculorum*.

SEÑOR LONGO (Fernando).- No.

SEÑOR ARBIZA (Sergio).- Lo pregunto porque tenemos miles de vehículos circulando sin las condiciones de seguridad que tendrán los nacionalizados luego de la aprobación de la norma. Supongo que se habló con las empresas importadores, puesto que todo pedido de vehículo debe hacerse con varios meses de anticipación.

Como saben, la mayoría de las motos proceden de China. Me imagino que Motociclo o Deceleste previeron una importación de aquí a seis meses. También está el tema del *stock*. La reglamentación va a especificar desde cuándo rige la exigencia y supongo que se estará contemplando la situación económica de la gente que tiene *stock* de vehículos para vender; además, tienen que prever lo que van a importar.

Como consecuencia de todo esto, lamentablemente, los vehículos van a ser más caros. Lo planteo porque en el caso de las motos, hay muchísimos ciudadanos que optaron por esa solución para movilizarse. Yo soy del interior, y sé que hubo una gran demanda de motos en las zonas rurales. Hoy, con US$ 1.000 -o menos- cualquiera puede comprar una moto. Sin duda, con todos estos equipos que se exigen, inevitablemente van a ser más caras. De todos modos, vale la pena poner más plata y que no haya un accidente o un lesionado.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan).- Nosotros estamos de acuerdo con que se proponga este proyecto de ley de tránsito y de seguridad vial porque nos parece que es una norma necesaria, sobre todo por la atomización normativa de nuestro país de carácter nacional o departamental. Creemos que una necesaria armonización normativa es positiva.

Recién se habló de los plazos y de las demoras en el trabajo de la comisión del Senado. Realmente, no puedo opinar de eso porque no conozco en detalle el trabajo que se realizó. Cabe señalar que las comisiones no siempre hacemos el mismo trabajo ni recibimos a las mismas delegaciones ni convocamos a los mismos señores ministros. Por lo general, tratamos los mismos proyectos de ley, pero cada comisión tiene su ritmo. Por lo tanto, no sé si fue un año y medio de trabajo.

De todos modos, estoy seguro de que una semana para tratar este proyecto es un tiempo absolutamente exiguo para nuestra Comisión. ¿Por qué? Primero, porque es un proyecto que tiene cincuenta y cinco artículos. Segundo, porque abarca áreas temáticas diversas e importantes, por lo cual nosotros no tenemos el tiempo para hacer las consultas necesarias de manera de brindar una opinión formada al respecto.

Como bien dijeron acá los especialistas, la confección de este proyecto de ley implicó el trabajo de muchos organismos a nivel estatal, con muchas consultas. Estamos seguros de que se analizó la legislación comparada y de que se compartieron experiencias de distintos países, de los departamentos, de las intendencias, del Congreso de Intendentes y de la Unasev. Entonces, es imposible que una Comisión Asesora de la Cámara de Representantes pueda tratar todo esto en una semana.

Nosotros vamos a acompañar este proyecto aquí y en el plenario porque entendemos que es importante para el país y porque de una primera lectura no surge nada que nos llame la atención o que nos prenda una luz amarilla. Si pasara, lo estaríamos consultando en este momento. Este proyecto nos parece positivo y vamos a acompañar el tratamiento y su votación en la Cámara de Representantes.

Hace pocos días, recibimos el informe anual de siniestralidad vial de 2018. Agradecemos el envío del material y siempre lo leemos con atención. Nos preocupa -supongo que a ustedes también- el aumento de fallecidos en siniestros de tránsito durante el último año. Vemos que hubo un aumento del 12,3% de fallecidos con respecto a 2017, que la tasa de fallecidos cada cien mil habitantes aumentó un 11,9% y que la tasa de fallecidos cada diez mil vehículos ascendió a 10,5%. Si uno analiza las cifras y las compara con las de la región, puede decir que son malas. Argentina, Brasil y Paraguay tienen cifras malas; sin embargo, Chile tiene cifras mucho mejores que las nuestras. Nosotros tenemos un 15,1% en la tasa de mortalidad de fallecidos cada 100.000 habitantes, y Chile tiene un 8,12%, es decir, prácticamente la mitad. España tiene un 2,5%, o sea que es mucho menor que la nuestra. Creo que hay mucho para trabajar en este sentido.

Pienso que tenemos un gran debe en cuanto a los fallecidos en siniestros de tránsito. Algo se había comentado en el transcurso de la sesión, pero es un tema que nos debe preocupar a todos y en el que se tiene que seguir trabajando. Nosotros lo seguimos

de cerca; sabemos la cantidad de uruguayos que fallecen por año y reitero que todavía hay mucho para hacer.

Creo que en la normativa aún hay mucho para avanzar. Por ejemplo, ustedes están analizando la normativa a nivel general, tratando de generar un proyecto que contemple algunos aspectos, pero cuando ocurren accidentes hay que ser mucho más severo con los conductores que, por ejemplo, violan un cartel de "Ceda el paso".

Hay muchísimos accidentes que se producen porque el conductor no respetó el cartel de "Ceda el paso"; a veces, se ocasionan muertes, a veces hay heridos y, a veces, por suerte, no hay heridos, son solo daños materiales. Lo que no puede ocurrir es que un conductor pase por un lugar donde hay un cartel de "Ceda el paso", genere un accidente y al otro día siga manejando; no puede ser; tiene que haber una penalidad.

Estamos de acuerdo con que se controlen algunas conductas al volante y también algunas conductas previas a tomar el volante con el fin de favorecer que se eviten accidentes, pero creo que en ese tipo de normativa tendríamos que ser mucho más duros. No puede ser que una persona, porque tiene seguro, lo accione y este lo defienda en un siniestro de tránsito en el que puede haberle causado daño a un tercero, y al otro día esté manejando sin consecuencias. Me parece que el conductor que viola un cartel de "Pare" o de "Ceda el paso" tiene que ser penalizado mucho más severamente, inclusive como advertencia, para que sepa que la próxima vez va a tener una sanción peor. A una persona que tiene 0,2% de alcohol, se le retira la libreta por cierto tiempo; me parece bien. A mi juicio, a una persona que cruza con un cartel de "Ceda el paso" o de "Pare" habría que hacerle algo similar.

No sé cuál es el tiempo ideal, pero habría que establecer un tiempo de sanción para que la persona no vuelva a incurrir, por lo menos con esa liviandad, en la violación de una norma de tránsito de ese tipo.

Por otra parte, hace un rato el señor secretario general habló del porcentaje de accidentes con alcoholemia. Si tomamos los siete días de la semana y el total de siniestros que ocurren, quisiera saber en qué porcentaje se constatan casos de alcoholemia positiva, cuál era ese porcentaje previo a la ley -es decir, en 2014 o 2015- y cuál es el porcentaje en el año 2018, que ya está cerrado.

SEÑOR BRINGA (Adrián).- Voy a responder por partes.

En primer lugar, con respecto al costo de los vehículos cuando se le implementan medidas de seguridad, lo mismo se pensaba en el año 2013, cuando se incluyó el *airbag* y el sistema de frenos ABS. En ese momento, surgió la preocupación acerca de brindar más seguridad, pero había que ver a qué costo. No estaba bien que la gente no pudiera adquirir seguridad por un tema económico. Eso fue subsanado, porque los importadores se pusieron en contacto con los fabricantes. Es como una venta al por mayor: cuando uno le dice al mercado que ahora tiene que venir todo de determinada manera, obviamente los costos bajan y para el fabricante no significa nada.

Por ejemplo, incluir el sistema ABS a una moto, si el fabricante se lo pone a una sola tiene un costo de US$ 12, pero en la cantidad ese costo se ve sumamente reducido y no va a incrementar el precio del vehículo. Lo mismo va a ocurrir con los demás vehículos de cuatro ruedas.

Uruguay es un mercado chico y, obviamente, no nos vamos a regir por las exigencias de Argentina y Brasil. Hemos acompasado este proceso y también lo hemos acordado en un programa WP.29 de Naciones Unidas, en el que se trabaja todo esto. Hemos acordado con Argentina y Brasil la implementación de algunos de estos procesos

porque si entramos en el mercado con los hermanos más grandes, es más fácil amortizar los costos.

En cuanto a lo que manifestaba el señor diputado Olaizola, creo que ya lo dije; si no fue así, pido disculpas. El promedio semanal de presencia de alcohol en siniestros de tránsito con lesionados se ubica entre el 6% y el 7%, y durante el período crítico -entre la hora 20 del día viernes y la hora 8 del lunes- llega a un 15% o un 16%. En cuanto al promedio semanal, en el año 2015 era igual.

SEÑOR LONGO (Fernando).- Con respecto a la siniestralidad, por suerte este año tenemos sesenta y dos fallecidos menos que el año pasado. Estas cifras son al día de hoy; fueron sacadas de nuestro sistema. Puede haber alguna variación por los treinta días de espera luego de ocurrido un accidente, por si hay algún lesionado fallece en ese período.

Al día de hoy tenemos 292 fallecidos, mientras que el año pasado, a la misma altura, la cifra era de 354 fallecidos. Reitero que tenemos 62 fallecidos menos, o sea, un 17,5%. Los índices que en España se sitúan en un 3% o un 4%, en nuestro país alcanzan un 12%; esos índices se han reducido en lo que va del año y nos encontramos a la par de Argentina.

Este es un tema permanente y hay que trabajarlo siempre. Lo que dice el señor diputado es correctísimo. Creo que el sistema de puntos en la libreta viene para atender ese problema, porque uno va a poder establecer que se le quite un determinado número de puntos por no respetar un cartel de "Ceda el paso". Si esa persona comete dos o tres infracciones de ese tipo, en poco tiempo le van a quitar la libreta, es decir que no va a poder conducir. Este sistema está diseñado para apremiar hasta psicológicamente al conductor y hacerlo entrar en razones. Creo que el sistema es bueno.

Al día de hoy, tenemos 941 lesionados menos que el año pasado. En las estadísticas siempre debemos tener mucho cuidado en los aumentos y en las bajas. El Sinatrán es un sistema buenísimo. Es un orgullo para Uruguay. Es el número uno en Latinoamérica; no hay otro, y por varias razones. Una de ellas es que como el país es pequeño, la infraestructura del Ministerio del Interior abarca todos los puntos del país, y cada siniestro con lesionados queda registrado y computarizado en todo el sistema que tiene el Ministerio. Puede haber alguna variación en algún caso en el que se considere que la víctima murió por otra causa, pero es mínima. Se trata de un sistema fiable y es un ejemplo para otros países. Dentro de poco tiempo tendremos que ir a Paraguay a explicarlo, porque quieren aplicar un sistema similar. No sé si lo van a poder hacer, pero es un sistema excelente y para nosotros es un orgullo.

SEÑOR PRESIDENTE (Felipe Carballo).- Creo que debemos seguir trabajando en esa idea del cambio cultural en lo que tiene que ver con la seguridad en el tránsito. No es un tema sencillo. Es un acierto haber apostado a este tipo de políticas. Estos datos que se brindaron sobre la menor cantidad de lesionados y fallecidos habla a las claras del acierto en esa dirección.

Me queda claro que uno de los temas que seguramente vamos a tener encima de la mesa en el correr de la mañana es de qué manera se va a estar trabajando en la reglamentación. Creo que es una buena señal lo que nos trasmiten con respecto a la necesidad de consultar a todos. Esto lo digo en base a algunos planteamientos que hemos recibido, fundamentalmente por parte de los trabajadores del transporte y de la gente que está vinculada a la bicicleta.

Agradecemos su presencia y seguramente en el día de hoy vamos a estar resolviendo este tema.

(Se retira de sala la delegación de Unasev)

(Ingresan a sala representantes de Unibici y de Liberá tu bicicleta)

——La Comisión da la bienvenida al señor Adrián Santos, en representación de Unibici, y al sociólogo Carlos Bruno, en representación de Liberá tu bicicleta, quienes enviaron una nota solicitando una entrevista, a los efectos de dar su opinión sobre el capítulo del proyecto de ley sobre tránsito y seguridad vial que tiene que ver con las bicicletas.

SEÑOR SANTOS (Adrián).- Unibici es un programa de la Universidad de la República de promoción de movilidad sostenible y, en particular, del uso de la bicicleta.

Les agradecemos que nos hayan brindado la posibilidad de hacerles algunos comentarios que nos merece el proyecto de ley.

En lo que respecta a la siniestralidad vial, tenemos un problema muy serio: es la segunda causa de muerte violenta en el país. En 2018, tuvimos 710 suicidios -la primera causa de muertes violentas-, 528 fallecidos en siniestros de tránsito en todo el territorio nacional y luego vienen los homicidios, con 414 fallecidos por esa causa. Es un tema muy importante, por el que se nos están yendo las vidas de ciudadanos; además, tiene mucho impacto económico muy importante para el país.Algunas estimaciones, por ejemplo, de la Fundación Gonzalo Rodríguez, indican que entre un 1,5% y un 3% del PBI nacional se pierde en los siniestros de tránsito. Esto se puede comparar con el ingreso anual que tenemos por todo concepto de turismo, que es un sector importante de la actividad nacional: lo que ingresa por la actividad de ese sector es lo mismo que perdemos por las consecuencias económicas de la siniestralidad vial. Además, está todo el factor humano que conlleva esa pérdida de vidas, porque no es solamente un tema económico. El monto de la producción de celulosa -en lo cual hace un par de años batimos un récord- es equivalente al costo de la siniestralidad vial.

Nosotros fuimos invitados por parte de Unasev para participar en la elaboración del proyecto de ley. En algún momento le propusimos conocer la exposición de motivos, el marco global, para ver cuál era el encare de la iniciativa, ante lo cual Unasev nos planteó que como aún estaban trabajando con el Congreso de Intendentes, no tenían una redacción acabada. Lo que sí se nos facilitó fue el capítulo relativo a la movilidad en bicicleta y a los ciclistas. Ahí tuvimos algunas instancias con ellos donde hicimos planteos, algunos de los cuales fueron considerados. Un planteo global que hicimos, que incluso va de la mano con las líneas políticas a nivel nacional, es el que tiene que ver con el concepto de movilidad sostenible, o sea, ver de qué forma tenemos una movilidad con un menor impacto en el medio ambiente. Eso está alineado con políticas energéticas nacionales, que incluso cuentan con consenso a nivel de varios partidos. Nos parece que está bueno incorporar ese concepto, pero no fue posible incluirlo.

En la exposición de motivos del proyecto de ley, Unasev pone, por ejemplo, que el 66% de los fallecidos en el año 2017 correspondían a los usuarios vulnerables: motociclistas, ciclistas y peatones, ante lo cual les dijimos que el 77% de los fallecidos en el mismo año en siniestros de tránsito correspondían a vehículos motorizados, autos más motos. Está habiendo una tendencia a la baja leve de los fallecidos en moto y, a la vez, una tendencia al alza de la cantidad de automovilistas y acompañantes fallecidos en siniestros de tránsito.

Con la movilidad sostenible se pretendía promover el uso del transporte público, la bicicleta, la caminata, y desincentivar un poco el abuso de la utilización del auto, no su uso. No estamos en contra del uso del auto ni mucho menos; de hecho, tenemos

automóvil y nos conducimos habitualmente en algunas instancias de nuestra movilidad diaria en él.

También hay una tendencia a nivel internacional en cuanto a la gestión de la velocidad. Eso tampoco está contemplado en el proyecto. En Europa se trabaja mucho ahora en los entornos urbanos para que se conduzca a una velocidad máxima de 30 kilómetros por hora, y varios de esos países ya han empezado a limitar la velocidad en las rutas nacionales a 80 kilómetros por hora. Entendemos que una reducción de la velocidad no solo impacta en la reducción de la siniestralidad, sino también de la lesividad. Si un peatón es atropellado a 50 kilómetros por hora, tiene 15% menos de posibilidades de sobrevivir que si es atropellado a 40 kilómetros por hora. Por lo tanto, entendemos que las políticas de movilidad sostenible aplicadas al tránsito ayudan a bajar la siniestralidad.

A continuación, ingresaremos en la consideración del articulado.

El artículo 7º refiere a los peatones que usan dispositivos móviles mientras cruzan la calzada. El 40% de los peatones fallecidos en 2017 fueron personas de más de setenta años. Por lo tanto, es previsible que no sea esa población la que está utilizando un dispositivo móvil mientras está cruzando la calle.

Entendemos que para la protección de las personas, la medida que tiene que ver con el equipo propio, es decir, el equipamiento de protección personal, es la última a tomar; la primera medida debe apuntar a eliminar los riesgos y, si esto no es posible, a reducirlos o, en última instancia, acotarlos. Eso es una política que se desarrolla también en el ámbito de la seguridad laboral: lo último es proteger a la persona que está trabajando y lo primero es tratar de eliminar el riesgo en el origen, sea una máquina u otro tipo de elemento.

Entonces, ahí se está generando una particularidad, porque hoy el peatón ya tiene que prestar atención cuando cruza la calzada, eso ya está estipulado en la normativa actual. Además, lo que se propone es de difícil fiscalización y sanción, y tiende a volcar la responsabilidad exclusivamente en el peatón, más allá de que este sin duda la tenga. También vemos que aplicaría a cualquier cruce de cualquier vía en todo el territorio nacional: sería lo mismo cruzar 18 y Ejido, una calle en un balneario o un camino rural. Nos parece que ese tipo de norma de carácter general, que además es de difícil fiscalización y sanción, apunta a criminalizar o responsabilizar a los usuarios vulnerables. Sería conveniente un foco distinto.

Algo que nos une con Carlos y otras personas es la promoción del uso de la bicicleta, que ha crecido mucho en el último tiempo en el país. Al respecto, traemos algún dato.

Nos enteramos por lo general por los medios de prensa de la venta récord de automóviles. En el quinquenio 2012- 2016, se vendieron 39.000 unidades de autos y SUV cero kilómetro; en ese mismo período se vendieron 156.000 bicicletas por año. En los últimos años, está habiendo una venta de bicicletas cuatro veces superior a la de autos, a pesar de que esta fue un récord. Eso habla de que hay un montón de compatriotas que están usando la bicicleta, algunos quizás con un fin más recreativo, de salir un fin de semana a dar una vuelta, algo más lúdico, y otros con la finalidad de transporte o como una forma de acceder al mercado laboral: maniceros, tortafriteros, jardineros. También están aquellos que usan la bicicleta de manera deportiva y la usan para entrenar y para competencia. Pensando en esa cantidad de personas cuatro veces mayor que están comprando bicicleta es que queremos hacer foco en este vehículo.

SEÑOR BRUNO (Carlos).- Liberá tu bicicleta es un proyecto de recuperación de bicis en desuso aquí, en Montevideo.

Antes de entrar en el articulado, quisiera retomar algunas cosas que dijo Adrián, para que todos las tengamos en la cabeza. Nuestra preocupación obvia es el tema de la seguridad vial. Pensamos en la mejora en ese aspecto a través de la modalidad sostenible, ya que moverse en bicicleta, a pie o de diferentes formas, hace más seguro el tránsito en general. Parece algo un tanto contraintuitivo, pero cuantos más nos movamos en bicicleta o caminando habrá menos peligro para todos. Una ley de tránsito debería ir en ese sentido.

Otro aspecto a considerar es que los usuarios o las usuarias de bicicleta son superdiversos, en el tipo de uso y en el espacio que ocupan: una cosa es una planta urbana de una capital, otra es un pueblo, una ruta, un balneario. Entonces, lo que se apruebe para las bicicletas en la futura ley va a correr para absolutamente todos los usuarios y las usuarias, y tal vez eso no valga la pena, no sea bueno en algunos aspectos, como desincentivar el uso de la bicicleta, agregarle cargas y poner responsabilidades en el usuario y no en el entorno, agregar costos al uso y también cierta irracionalidad. Hay equipamiento de una bicicleta o de la persona que en determinados espacios son absolutamente inútiles: me imagino que usar un chaleco reflectivo andando en una bicisenda por Punta del Este no tiene sentido, no nos aporta nada en seguridad; sin embargo, si el articulado queda así, va a ser obligatorio. Esto mismo trae otras dificultades, por ejemplo, para los sistemas de bicis públicas. Actualmente, en Montevideo hay un sistema de bicis públicas que está en ampliación, donde por lo menos el equipamiento de los ciclistas ya no se cumple desde el inicio; a los pocos meses que se implementó ya los cascos no se usaban, y ahora habría que incorporar casco y chaleco. | Esos aspectos no parecen muy importantes, pero pensamos que hacen ruido. Ese es el enfoque que nos interesa trasmitir.

Con respecto al articulado, consideramos que sería bueno modificar dos o tres artículos. Por ejemplo, el artículo 10 expresa que: "Los ciclistas y motociclistas deben circular por la calzada por el carril de la derecha, excepto que existan zonas en la calzada o en la acera debidamente señalizadas y habilitadas para el uso de ciclistas" En principio, esto resulta razonable pero, por ejemplo, genera un problema con los ciclistas deportivos. Un ciclista deportivo no va a la misma velocidad que un ciclista recreativo o que un usuario que se transporta en bicicleta; su velocidad es dos o tres veces superior. Entonces, confinarlo a una bicisenda o a una ciclovía genera un problema de convivencia serio con otros ciclistas. Por eso lo que nosotros propusimos en su momento, que no fue aceptado, fue que este artículo incluyera una excepción para los ciclistas deportivos en competencia o en entrenamiento y que en algunas circunstancias se habilitara el uso de la banquina de las rutas; es muy habitual que el ciclista transite por allí. Entonces, proponemos un artículo que exprese lo siguiente: "Los ciclistas y motociclistas deben circular por la calzada por el carril de la derecha, excepto que existan zonas en la calzada o en la acera debidamente señalizadas y habilitadas para el uso de ciclistas". Hasta allí el artículo quedaría igual, pero proponemos agregar otra frase que exprese: "No se incluye en la excepción a ciclistas entrenando o en competencia deportiva. En el caso de circulación en ruta y cuando esta cuente con banquina apta para la circulación, el ciclista podrá circular por la misma". Nos parece que esto mantiene el espíritu general del artículo propuesto, pero soluciona el caso de los ciclistas deportivos que, además, cada vez son más y tienen cierta organización y determinada forma de conducir.

Por su parte, el artículo 12 refiere a los conductores de bicicletas y los conductores y acompañantes de motocicletas. Su literal d) establece que "no pueden remolcar o transportar carga en bicicletas o motocicletas que no estén diseñadas para ello, o cuyo

peso o volumen comprometan las condiciones de seguridad y maniobrabilidad en vía pública"; y su literal f) expresa que "no pueden usar elementos que disminuyan o impidan la audición o la visión". En general, estas parecen ideas bien orientadas, pero tenemos por lo menos dos problemas. Uno es que no resulta posible determinar claramente qué tráiler, carro o adminículo de bicicleta está debidamente diseñado para eso; por lo menos aquí, en Uruguay, no hay forma de definirlo; tal vez exista algún tipo de antecedente en otra parte, pero ya tenemos bastantes problemas con la homologación de los cascos, así que imagínense lo que sería homologar tráileres. Además, esto implica cierta afectación para miles de personas que usan la bicicleta como complemento para su actividad laboral, por ejemplo, los carritos de todo tipo que se están usando. Entonces, creemos que incluir esto en una ley generaría potenciales conflictos con muchísimos usuarios.

Como mencioné, el literal f) expresa que "no pueden usar elementos que disminuyan o impidan la audición o la visión". Aquí tenemos otro problema. ¿Los usuarios recreativos no pueden ir escuchando música por una bicisenda? Nos parece algo exagerado, aunque después no se fiscalice, que es lo que ha ocurrido con algunas normas con respecto a la bicicleta. Creemos que incluir esto en una ley también sería inconveniente. Además, hay otro detalle que parece una tontería, pero ¿cuál podría ser un elemento que disminuya la visión de alguien que anda en bicicleta? Se está incluyendo algo que nosotros no sabríamos cómo definir. Tal vez alguien lo sepa, pero nosotros no.

Consideramos que el artículo 15 es muy importante y establece que: "Los ciclistas deben utilizar chaleco o campera o en su defecto bandas u otra vestimenta con elementos de retrorreflexión que cumplan con las exigencias técnicas que fije la reglamentación respectiva". Estamos totalmente de acuerdo en que la visibilidad del ciclista es fundamental, pero obligar a toda esta masa de miles de ciclistas a usar elementos retrorreflectivos constantemente también nos parece exagerado. Pensamos que hay miles de ciclistas que circulan diferentes lugares en los que quizás un chaleco retrorreflectivo no sea útil. Me refiero a calles céntricas, en horarios de mediodía, o bicisendas; hay muchos lugares en los que este adminículo no aportaría nada y dejaría desprotegidos legalmente a quienes no lo usen y tengan algún siniestro. Perfectamente puede darse el caso de alguien que circule a mediodía por 18 de Julio, tenga un siniestro de tránsito con un vehículo motorizado y el conductor diga: "No lo vi porque no tenía chaleco". Ese puede ser un argumento, pero en 18 de Julio y Ejido, un día cualquiera a mediodía no necesitamos un chaleco para que nos vean. Estamos incluyendo cláusulas que no aportan demasiado a la seguridad, pero sí nos recargan de equipamiento.

Lo mismo pasaría con lo que hablamos recién en cuanto a las bicicletas públicas. ¿Cómo incorporaríamos ese elemento al uso de las bicicletas públicas? A la vez, se generarían otras dificultades. Obviamente, nos interesa el tema de la visibilidad del ciclista: si nos ven, en general reducimos muchísimo las probabilidades de siniestro. Entonces, la propuesta para este artículo va en línea con el uso de elementos retrorreflectivos, pero acotados a algunas circunstancias. Nuestra propuesta, que además es ley en muchos países de la región y en otros de Europa, establecería que: "Desde media hora después de la puesta de sol, hasta media hora antes de su salida, y siempre que la visibilidad sea escasa, los conductores de bicicletas que transiten por rutas y calles sin iluminación, deberán portar bandas, chaleco, campera u otra vestimenta de alta visibilidad que cumpla con las exigencias técnicas de retrorreflexión de acuerdo con lo que fije la reglamentación respectiva". Es decir que proponemos acotar el uso de este tipo de elementos a cuando las circunstancias sean razonables.

Por último, el artículo 17 estipula que:

"Se prohíbe a los ciclistas el cruce de rutas nacionales montado en bicicleta.

Para realizar dicho cruce debe descender y cruzar a pie junto a la bicicleta, con la debida precaución.

Para girar a la izquierda debe realizar la maniobra en tres etapas:

A) Circular por el borde derecho de la calzada

B) Al llegar al punto de giro, descender del rodado

C) Cruzar la ruta a pie, caminando con la bicicleta a su lado.

Los ciclistas en todos los casos en que deban detener su marcha, deben hacerlo en un lugar apartado de la senda de circulación".

Nos parece un artículo un poco exagerado y descriptivo de toda una maniobra que hay que hacer cuando los cruces en ruta son de lo más diversos. ¿Siempre que vamos a cruzar una ruta tenemos que bajarnos de la bicicleta y cruzar como un peatón? ¿Quiénes deben hacerlo? ¿Los que vamos usando la ruta como medio de transporte? ¿Los que estamos entrenando? Hay aspectos que parecen muy tontos, pero quien está entrenando, por ejemplo, usa zapatillas con calas y cruzar una ruta con ellas es mucho más peligroso que cruzarla pedaleando, ya que no están hechas para caminar. Parecen tonterías, pero son elementos pequeños que afectan a gente que usa la bicicleta.

SEÑOR SANTOS (Adrián).- Para complementar lo que se expresó quisiera decir que la bicicleta es considerada como un vehículo a los efectos de la normativa existente y la propuesta. Si nosotros viniéramos circulando sobre la calzada por Avenida Julieta, en Salinas, y fuéramos a cruzar la Ruta Interbalnearia, tendríamos que parar, con tránsito detrás, bajar de la bicicleta, cruzar la ruta -inclusive hay semáforos- y después volver subir a la bicicleta y continuar la marcha. Pensamos que esa es una maniobra que expone a más riesgos que los que busca evitar.

SEÑOR BRUNO (Carlos).- Cuando comenzamos a trabajar en este proyecto de ley, en el año 2018, intentamos que se consideraran otros aspectos que no fueron tenidos en cuenta y por eso tenemos al menos tres propuestas.

Con respecto al equipamiento volvemos a la línea de que sea el adecuado para la situación de uso. En el mundo hay una vieja polémica en cuanto al uso obligatorio o no del casco en toda circunstancia. Uruguay es uno de los pocos países en los cuales el casco es obligatorio en toda circunstancia; eso no común y hay un gran debate en cuanto a cuáles son las ocasiones en las que el casco es verdaderamente útil, no en el momento del siniestro, sino como equipamiento de uso constante. Lo que nosotros proponemos en este caso es modificar la ley anterior e incluir un artículo que establezca que "Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en rutas". Allí es cuando el casco resulta verdaderamente útil por la velocidad que desarrolla el ciclista y por las chances de siniestros con vehículos motorizados. En ciudad, por un tema de velocidades y de tipo de siniestros, creemos que no es razonable su uso constante y obligatorio. Ese es uno de los artículos que nos gustaría que se incluyera.

A la vez, cuando los ciclistas circulamos enfrentamos momentos de cierto peligro, en los que se producen siniestros que son más o menos frecuentes o que tienen cierta prevalencia con respecto a otros; el fundamental es el adelantamiento. Cualquiera sabe que el momento de riesgo que enfrenta el ciclista en la convivencia con el vehículo motorizado es cuando este lo adelanta. En muchos países del mundo hay reglas muy estrictas en cuanto al adelantamiento de ciclistas. La más conocida y difundida es la

llamada regla del metro y medio; nos interesa tratar de incorporar medidas de ese tipo. En la legislación se establece que se debe adelantar usando otro carril, pero nos parece fundamental que se haga referencia al metro y medio. Proponemos un artículo que exprese: "Todo conductor de vehículo motorizado deberá realizar el adelantamiento de un ciclista por el carril contiguo, o contrario en su caso, al ocupado por este, [...]". Esto es lo que figura en la legislación habitual, pero proponemos incorporar explícitamente lo siguiente: "y a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros)".

Por último, ya que ha habido algunos siniestros con camiones, nos interesa proponer un artículo que nos parece poco conflictivo. Creemos que se debería incorporar el uso de barras laterales en los camiones; muchos ya las están usando por decisión propia, pero sería interesante que eso se incluyera en el proyecto de ley. El artículo propuesto dice lo siguiente: "Todos los vehículos de carga de categorías de mayor peso (N2, N3, O3 y O4), deben llevar en sus laterales barras de protección (*Lateral Protection Device*) de forma que se ofrezca a los usuarios más vulnerables de las vías (peatones, ciclistas y motociclistas) una protección contra la posibilidad de caer debajo del vehículo".

Como saben, las leyes de tránsito llevan un par de años largos de estudio y de sanción, pero esta -que ya lleva unos cuantos años de trabajo- no incorpora para nada los vehículos de movilidad personal como monopatines eléctricos, bicicletas eléctricas, etcétera. Por lo tanto, ya estamos atrasados nuevamente en la legislación. Queremos mencionar esto para saber si hay alguna forma de mejorarlo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hace unos momentos, recibimos a una delegación de la Unasev para contarnos acerca de todo este proceso. A modo de información, nosotros ya comenzamos a tratar este proyecto de ley. Nos queda clara su opinión, y eso es importante porque queda constancia en la versión taquigráfica. A su vez, en el caso de que la Comisión así lo entienda, podremos darla a conocer a la Unasev o al Poder Ejecutivo.

Si bien se ha trabajado con un número importante de organizaciones con ciertos acuerdos políticos, la idea es que al momento de la reglamentación volvamos a consultar nuevamente a todas las partes de manera de que todas puedan plantear su visión. Si bien hace tres años que se viene trabajando en el tema, ellas tienen claro que esto no va a ser de un día para el otro, que va a llevar su tiempo. Es más, se llegó a hablar de 2021 o de 2022 para concretar ciertos aspectos. De todas formas, es importante alcanzar acuerdos con todos los involucrados.

Vuestra presencia es bien interesante porque nos dejan su visión; porque queda documentada y es parte de los compromisos políticos asumidos para reglamentar la norma. Esto abre una brecha interesante desde el punto de vista de los compromisos políticos a los efectos de que después se cumplan para trabajar en una mejor reglamentación que contemple todas las preocupaciones, entre ellas, las que ustedes plantearon.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Sabemos que la delegación que nos visita intentó reunirse con los señores legisladores de la comisión del Senado para hacer estos aportes interesantes, que nos desasnan en algunas cuestiones. De todas formas, hay temas ampliamente debatibles.

Nosotros tenemos el siguiente problema. Los señores legisladores dispusieron que en los años electorales la Cámara funcione de manera ordinaria hasta el 15 de setiembre. Por lo tanto, los proyectos de ley que estamos considerando deben ser resueltos en los próximos días; también podrían ser votados en una sesión extraordinaria, pero con un

quórum especial. Entonces, resulta difícil avanzar en una serie de modificaciones porque deberíamos convocar a otra sesión, con todo lo que eso conlleva.

Creo que son muy buenas las propuestas de redacción de los artículos porque mejoran la normativa, pero tenemos una limitante desde el punto de vista institucional que nos hace tomar una definición: o no aprobamos el proyecto en su generalidad y lo dejamos para otro período de gobierno -ese podría ser un camino- o lo aprobamos teniendo en cuenta estas recomendaciones, algo que debería aceptar también la Unasev cuando se reglamente la normativa.

Ustedes plantean otro tema interesante que quizás debería ser tenido en cuenta.

En realidad, la Unasev y el Congreso de Intendentes han venido avanzando en la articulación de políticas que tienen que ver con el tránsito. En cambio, como el uso sustentable del transporte en bicicleta es algo que está retraído en términos normativos, después -quizás para el próximo período- sería interesante realizar algún encuentro para que se pudieran exponer los elementos que ustedes plantean con otras organizaciones como, por ejemplo, la de Gonchi Rodríguez, que ya trabajó con estudios más exactos sobre determinadas problemáticas en la siniestralidad vial. Sería bueno incorporar esta mirada a las normativas que se puedan ir generando desde el ámbito del ejecutivo nacional o departamental o desde el Parlamento. Se trata de enfoques novedosos para acá, pero de larga data en otros países. Es interesante debatir todas estas cosas porque podrían desencadenar en un proyecto de ley con un concepto más integral sobre el uso de las vías de tránsito y el uso sustentable del transporte. Sin duda, hay evidencia científica que sustenta lo que ustedes dicen, aunque hay otros elementos discutibles

Creo que uno de los aportes interesantes que podemos hacer desde el Parlamento nacional es debatir el tema y ponerlo arriba de la mesa.

Uno de los elementos importantes que incorpora esta norma es que avanza -quizás con una visión bastante restringida- en incorporar un medio de transporte que no estaba incluido en materia nacional; había regulaciones a nivel departamental, pero tenía un enfoque que debía modernizarse.

Si bien hemos recibido a muchas delegaciones, tenemos una serie de restricciones a la hora de incorporar esas modificaciones. Si existiese voluntad de esta Comisión o del Parlamento, quizás en un período no muy lejano podríamos articular alguna visión y que ello decante en una normativa más integral que contemple varios de los elementos que ustedes plantean.

Como ustedes dicen, hay un montón de ciudadanos que por suerte están utilizando las bicicletas y me parece importante incorporarlos al debate junto al Congreso de Intendentes, a las intendencias, etcétera.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan).- Creo que fue bastante interesante la exposición que hicieron. Compartimos algunas cosas, pero hay un par que me dejaron dudas. ¿Ustedes tuvieron la posibilidad de ser recibidos en el proceso de elaboración de este proyecto? Parecería que sí, aunque no pudieron trasladar al papel las iniciativas.

Como saben, el proyecto ingresó al Senado y estuvo un año y medio allí; tuvo su tiempo para estudiarlo. En nuestro caso, ingresó a la Cámara de Representantes y en una semana tenemos que tomar posición. Realmente, es un tiempo muy exiguo. El proyecto tiene cincuenta y cinco artículos -se lo planteamos a la Unasev hace un rato- y es imposible que podamos estudiarlo. Además, deberíamos compararlo con legislaciones de otros países para analizar todas las experiencias. De repente, acá hay cosas que

parecen bárbaras, pero en otros países se aplicaron y no funcionaron. Está bien tener una visión más global para votar el proyecto con los elementos suficientes.

En una primera lectura no vimos nada grave, pero luego, analizando los artículos -en un par de casos-, nos dimos cuenta de que se puede considerar otra posición. Además, ustedes dan una visión como ciclistas que nosotros no tenemos. Veo que alguno de los artículos permite que dos ciclistas puedan circular de forma paralela. Yo, como automovilista, no estoy de acuerdo; no me parece lo mejor. Quizás ustedes, como ciclistas, nos dicen que si el automóvil respeta el espacio que ocuparía un auto, no complicaría la maniobra de sobrepaso. Yo prefiero lo contrario: cuando veo dos ciclistas juntos me alarmo porque no sé si vienen charlando, etcétera. Se trata de visiones que pueden ser complementarias.

Los aportes son interesantes. Sucede que si esto se va a llevar a Sala en el día de hoy para su votación, como decía el señor diputado Daniel Caggiani, tendrá que ser un aporte para el próximo período porque esta tarde no se pueden realizar modificaciones.

Ustedes dijeron cosas atendibles. Me quedé pensando en los servicios de bicicletas para los usuarios de Montevideo. No sé cómo va a hacer una persona que quiere tomar una bicicleta para su traslado o para pasear por un tramo corto. ¿Tendrá que andar con un chaleco y con un casco para tal ocasión? Será muy difícil que ello suceda. En caso de penalizarse, no sé cómo se controlaría. Si eventualmente yo optara por un servicio de esos, no andaría todo el día con un casco y un chaleco reflectivo para abordar una bicicleta y cumplir con la normativa. Me parece algo poco aplicable. O no se fiscaliza o va a haber mucha multa o se dejará de usar este sistema de bicicletas. Esa parte no se tuvo en cuenta a la hora de elaborar este texto.

SEÑOR SANTOS (Adrián).- Sin duda, como organización de la sociedad civil tenemos predisposición a trabajar con organismos nacionales, departamentales, municipales o con otras instituciones.

En realidad, el tránsito y la seguridad vial es un tema de convivencia entre ciudadanos, en particular cuando nos movemos. Obviamente, cualquier política de convivencia tiene que salir con consenso y con participación de los distintos actores, algo fundamental en tanto somos seres humanos.

Con respecto al trabajo de la Unasev, fuimos convocados para participar de este trabajo. En años anteriores, ya tuvimos algunas mesas de trabajo por otros temas: por la Semana Nacional de la Seguridad Vial o por la Guía Nacional de Conducción. La idea era hacer notar la presencia de la bicicleta como un actor del tránsito, puesto que muchas veces no se percibía como un vehículo más, con derechos y obligaciones. Varios de estos temas fueron planteados en el grupo de trabajo y algunos se plasmaron en la normativa. Por ejemplo, ahora, en la normativa aparece la bicicleta como vehículo.

En cuanto a la circulación de dos personas en paralelo por un carril, debo decir lo siguiente. En el caso de los ciclistas deportivos, es muy frecuente ver un pelotón por la ruta. Debido al entrenamiento que ellos requieren para su deporte, deben ir circulando de esa forma y haciendo escaleras. Como saben, la normativa establece que un vehículo, para adelantar a otro, tiene que cambiar de carril. Inclusive, la normativa europea considera un pelotón de ciclistas como un vehículo de gran porte. Como es considerado como una unidad, no se lo puede adelantar si no están dadas las condiciones de llegar hasta el primero de los ciclistas de manera segura.

Por otra parte, con respecto al uso del casco y del chaleco, nosotros estudiamos la normativa a nivel regional e internacional. En cuanto al casco, se cuentan con los dedos de una mano los países con legislación similar a la uruguaya. Hay países que lo piden

para menores de determinada edad o para el tránsito en las rutas. Con respecto al chaleco, la situación es extraordinaria. En la propuesta que presentamos se detallan los casos de Chile y de Colombia o de gran parte de Europa. En los países del Mercosur se establece que el ciclista debe circular con ropa clara.

Este tipo de normativas conlleva a que los sistemas de bicicletas públicas no contemplen el suministro del casco o del chaleco porque como en la inmensa mayoría de los países no es obligatorio, no se implementó su entrega. Entonces, Uruguay -innovador en este sentido- va a tener que arreglar con los sistemas de bicicletas públicas la instrumentación del uso de estos elementos. Quizás la persona deba tener un chaleco en su bolsillo por las dudas que quiera tomar un sistema de bicicleta pública. Pienso eso para un usuario ciudadano pero, ¿qué sucede cuando llega un crucero y los turistas optan por un sistema de bicicleta pública para recorrer la ciudad? Va a ser un desafío cómo implementar esto en el caso de que el chaleco sea obligatorio.

SEÑOR PRESIDENTE (Felipe Carballo).- Muchas gracias por su visita.

(Se retira de Sala una delegación de Unibici y Libera tu Bicicleta)

(Ingresa a Sala una delegación del Congreso de Intendentes)

——La Comisión tiene el agrado de recibir al señor César García, consejero del Congreso de Intendentes, y al señor Marcelo Metediera, director general de Tránsito y Transporte de Canelones.

Nos interesaría conocer su opinión acerca del proyecto de ley que estamos considerando, vinculado con el tránsito y la seguridad vial. Por lo menos, sería bueno conocer sus niveles de participación en todo este proceso y cuán importante es para el Congreso de Intendentes la aprobación de esta iniciativa.

SEÑOR GARCÍA (César).- Buenas tardes.

Hemos tenido una participación conjunta con el Poder Ejecutivo, a través de la Unasev, en la que venimos trabajando no solo con las visiones en materia de las competencias que nos corresponden a cada uno, sino también con un criterio más de fondo: construir una única política de Estado en materia de seguridad vial.

Si bien ambos tenemos competencias muy delimitadas por la ley, entendemos que trabajar de manera conjunta nos permite ir sorteando vallas y espacios que, de otra manera, sería imposible, sobre todo en una materia que significa un cambio y una movilidad constantes, tanto desde el punto de vista comercial como humano en lo que tiene que ver con el tránsito.

En el momento en el que estábamos trabajando en la redacción de este proyecto de ley surgieron, por ejemplo, los vehículos móviles personales -los monopatines y demás-, que también importan a los efectos de la circulación vial en el país. La idea es que exista una articulación con los vehículos, en la que se privilegie fundamentalmente al peatón, algo que no estaba determinado en ninguna normativa.

Hemos empezado a construir esa realidad conjuntamente con la Unasev, teniendo la misma visión, y concluimos en este proyecto de ley que abre un abanico de posibilidades. Si bien es cierto que en los últimos días el tema que ha estado más en boga ha sido, por un lado, la libreta por puntos y, por otro, que se podría sancionar a un peatón que cruza la calle y está hablando por celular, la materia más importante del proyecto es haber conjuntado los intereses del Poder Ejecutivo y de los gobiernos departamentales sobre la realidad que estábamos buscando, que era un tema de seguridad.

SEÑOR PRESIDENTE (Felipe Carballo).- Pido disculpas, pero tengo que retirarme de sala. Por lo tanto, corresponde designar un presidente ad hoc.

Propongo al señor diputado Daniel Caggiani.

Se va a votar.

(Se vota)

——Seis por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

(Ocupa la Presidencia el señor representante Daniel Caggiani)

SEÑOR PRESIDENTE (Daniel Caggiani).- Puede continuar el señor García.

SEÑOR GARCÍA (César).- Como venía diciendo, en ese sentido, también trazamos líneas de acción con otros organismos del Estado a partir del Sucive (Servicio Único de Ingresos Vehiculares), que tiene un soporte informático muy potente y nos permite agregar contenido a un ámbito que habilita a tener información en línea a nivel nacional. Por ese motivo, firmamos convenios con el Ministerio del Interior para que la Policía de Tránsito tuviera una acción inmediata en el cobro de las multas.

Solo a título de referencia, en el año 2017, cuando empezó a regir este sistema, la Policía de Tránsito logró cobrar todas las multas atrasadas de un período de cinco años; cobró más de $ 190.000.000 en un año. Esas eran multas prácticamente incobrables a nivel público.

Asimismo, creamos el Certificado Único de Antecedentes, Sucive, que permite conocer la situación fiscal y tributaria que una persona tiene con respecto a un vehículo y también personalmente ante los organismos que tienen capacidad para exigir cobros. Eso lo hicimos junto con el Ministerio de Educación y Cultura, la Dirección General de Registros Públicos, el Congreso de Intendentes y la Asociación de Escribanos del Uruguay. Eso permite que hoy, un escribano pueda hacer el título de propiedad de un vehículo desde su escritorio, sin tener que trasladarse o contratar una gestoría para que le recabe información a nivel de todo el país. Hoy se hace directamente a través del sistema, que brinda toda la información. Se ahorra tiempo y dinero.

La clave de todo este sistema ha sido la mecánica de haber trabajado coordinadamente -esta es una de las capacidades que tiene el Congreso de Intendentes- a nivel político con el Poder Ejecutivo y sus servicios para implementar esta actividad. Esto ha hecho que, a su vez, ordenáramos paulatinamente otras áreas como la de los registros de los vehículos. Hoy, tenemos realidades muy diferentes entre vehículos del año 2000 en adelante y anteriores al año 2000; puede haber documentación que no esté regularizada. Hay vehículos que no tienen la documentación regularizada y tampoco la parte fiscal al día; eso determina que no tengan la condición de circulación habilitada. Esto, junto con planes de financiamiento de la patente de rodados, nos dio la posibilidad de perfeccionar un sistema que permitió recuperar cuentas por un lado e ingresos por el otro, pero trajo a la realidad histórica una cantidad de vehículos que hasta este momento no estaban.

Esto hizo que la actividad del tránsito fuese regulada.

SEÑOR METEDIERA (Marcelo).- Nosotros tenemos un equipo de trabajo de asesores vinculado con tránsito y aforos, es decir, con la determinación del tributo anual. Ese equipo tiene una representación paritaria; estamos los tres partidos integrados.

En cuanto a la importancia concreta de este proyecto de ley, como decía el señor García, en este tema trabajó en conjunto el Congreso de Intendentes, la Unasev, el Ministerio del Interior y la Policía Nacional de Tránsito. Hay algunos capítulos en los que

la Unasev hizo más énfasis, como los Capítulos I y II, vinculados con la seguridad pasiva de los vehículos y con la inclusión en la normativa como sujeto de derecho a los ciclistas y a los motociclistas, algo que por ley estaba considerado en forma muy general, producto de cómo se instrumentó en su momento o de cómo se llegó a una ley con criterios similares a nivel Mercosur. Nosotros hicimos un poco más de énfasis en los Capítulos III y IV, relacionados con los registros de poseedores y las infracciones de tránsito.

Vale la pena decir que en ese ámbito de trabajo acordamos que aquellos aspectos, que eran mínimos, pero en los que no teníamos acuerdo, se quitaran del proyecto; por lo tanto, pudimos avanzar más fácilmente en este tema. También hicimos algunos ajustes como, por ejemplo, en el artículo 17 y en el artículo 8° de la ley de subasta, donde existía alguna dificultad de redacción, pero eso ya se resolvió en el Senado.

Con respecto a la importancia, con esto resolvemos un montón de aspectos que en la práctica cotidiana son complejos en la parte operativa del trabajo. Simplemente lo quiero plantear para visualizarlo, y no aburrir con los detalles.

Si este proyecto se aprueba, en el marco de los operativos, las intendencias vamos a poder trabajar en las rutas nacionales. Tenemos muchas rutas nacionales que cruzan las plantas urbanas de las ciudades. Si en el marco de nuestra jurisdicción estamos trabajando en la planta urbana y un vehículo se da a la fuga, uno debería parar en el límite de la ciudad, pero si estamos en el marco de un operativo, vamos a poder continuar.

En cuanto a los exámenes de licencia de conducir, si una ruta cruza la ciudad -eso nos ocurre en Canelones: en la Ruta N° 8 en Pando, en Barros Blancos, en la Ruta N° 6 en Toledo-, aquel aspirante que está aprendiendo a conducir en una academia o el que tiene que dar una prueba práctica con los inspectores de tránsito, no puede salir a la ruta a tomar ese práctico. Con la aprobación de este proyecto, ese problema queda resuelto.

La otra cuestión es que el extranjero o la persona que no demuestre residencia en el territorio van a tener que cumplir con las sanciones de tránsito que se le apliquen antes de salir del país. ¿Por qué? Por un tema netamente de seguridad vial, en el que exista igualdad de obligaciones y de responsabilidades, tanto para los que somos uruguayos como para aquellos que no lo son. Es algo que se inserta en el proyecto, con la coordinación del Ministerio del Interior.

El Registro de Poseedores no es un tema menor. Hablamos de manera muy general de la situación que tenemos, del estado de relación. Tenemos la dificultad de que hay un montón de personas que venden un vehículo, hacen una compraventa, pero no hacen la transferencia. Hoy, existen situaciones de las más diversas. Por ejemplo, una persona que tiene un vehículo a su nombre y, sin embargo, ese auto se vendió tres o cuatro veces, pero le siguen llegando las multas y también las responsabilidades administrativas y judiciales, no teniendo cómo ubicar a quien hoy es el propietario de ese vehículo. También ocurre al revés. Por ejemplo, yo tengo un vehículo y me quiero hacer cargo de él, lo puedo demostrar, pero no sé quién es la persona que figura como titular. Necesitamos resolver estas cuestiones porque también hacen a un tema de seguridad y de responsabilidad en la vía pública.

Hemos notado que se han dado situaciones en las cuales una persona compra un vehículo, no hace los títulos y a los pocos años lo vende. ¿Por qué? Porque no asume la responsabilidad de la conducción, de la deuda, de las sanciones. Entonces, el Registro de Poseedores apunta a trabajar en esa dirección.

Con respecto al permiso por puntos, está claro que acordamos a nivel nacional un Permiso Único Nacional de Conducir que empezó a regir en noviembre de 2017, y que está vigente. Lo que se acordó a nivel nacional fue la parte administrativa. ¿Qué quiere decir esto? Que los requerimientos administrativos para emitir la licencia de conducir son iguales en todas las intendencias: la misma edad, la misma vigencia, las mismas restricciones. También allí se generó un registro de conductores a nivel nacional. El examen teórico pasa a ser informatizado. Sale del sistema y ya no son fotocopias -como ocurría en todo el país; se entregaban diciendo que ese era el examen teórico- ; eso da un mayor marco de seguridad.

En este mes vamos a presentar al plenario de los intendentes la segunda y la tercera etapas juntas, que es la unificación del examen práctico -o sea la pista- la circulación en calle y la unificación de las patologías y las restricciones médicas.

Con eso cerramos la creación de un permiso único nacional en el país que nos da la posibilidad de avanzar en una licencia de conducir por puntos, pero entendíamos que era necesario tener esa instancia resuelta. La ley crea esto jurídicamente, pero el contenido hay que trabajarlo. Empezaremos nuevamente el proceso, así como lo hemos hecho en otra instancia, con los distintos actores vinculados a estos temas para traer una propuesta de solución final.

Por último, modificamos el artículo 8° de la ley de subasta. Esta ley es el único medio por el cual podemos enajenar o vender un vehículo que fue incautado en la vía pública, según las condiciones de la ley, con el proceso de notificación que allí se establece. Nosotros le agregamos que no solo se rematen, sino que, con resolución del intendente o de los ministros -esto tiene relación con los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y del Interior- y las debidas notificaciones, también podamos destruir los vehículos sin tener que pasar por un remate.

Con esto lo que quiero graficarles son los efectos operativos del trabajo en la vía pública y las unificaciones que venimos haciendo a nivel nacional.

También acordamos la unificación en las multas. Hoy, tenemos resuelto que las multas son las mismas en todo el país, tanto los valores como la descripción. Esto viene hablando de un camino de trabajo y de consolidación de temas.

Me extendí un poco en esto para plantear la importancia que tiene que esta ley pueda avanzar, porque con ella corregimos un montón de aspectos. Y como decía el señor César García, vino este borrador al Parlamento y ya surgieron nuevas modalidades de transporte que tuvimos que trabajar desde el Congreso de Intendentes con la Unasev y también de la mano de los reglamentos del Mercosur sobre la clasificación de los vehículos. Habría aspectos que incorporar al proyecto, pero no es la idea.

Lo que queremos trasmitir es que hay acuerdos políticos, consensos, trabajo colectivo, y la importancia que para nosotros tiene avanzar en este proyecto y como país.

SEÑOR PRESIDENTE (Daniel Caggiani).- Como quien dice, estamos a silla caliente, porque los senadores estuvieron un año y medio tratando este proyecto y nos dejaron el regalo de resolver este tema en una semana.

Quisiera hacer una consulta sobre el permiso por puntos. La próxima delegación que vamos a recibir es de la Unott. Este tema ya lo conversamos con las autoridades de la Unasev y se comprometieron a generar los máximos esfuerzos para, por la vía de la reglamentación, incorporar esa diferencia que existe por parte de los trabajadores del transporte, que están todo el día en la calle, cuyo medio de trabajo, entre otras cosas, exige tener una libreta profesional y cumplir con la reglamentación correspondiente

Nos gustaría saber si el Congreso de Intendentes ha considerado eso, para poder avanzar en la libreta por puntos.

SEÑOR ARBIZA (Sergio).- El artículo 50 sustituye al artículo 8° de la ley de subastas. Me gustaría saber si se eliminó aquello de tener que publicar en el *Diario Oficial* el número de motor, el número de chasis.

Pregunto esto porque en el caso de nuestra intendencia, hay más de cinco mil motos chatarra y ni siquiera se ha podido liberar el espacio porque publicar todos los datos en el *Diario Oficial* sale más caro que lo que se puede sacar de la subasta de la moto.

SEÑOR GARCÍA (César).- Se modificó y se intentó subsanar el procedimiento de gestión exigible a la Administración pública.

Sucede que hay dos tipos de vehículos automotores; esto es por una razón corporativa, no por otra cosa. En un momento determinado, los escribanos lograron tener una fuerza particular profesional y se dictó la ley de inscripción de registro de vehículos automotores, pero son bienes muebles. Son los únicos bienes muebles que requieren de un título de propiedad. Entonces, el vehículo -el automotor, el camión- tiene título de propiedad, pero la moto no lo tiene. La moto tiene el mismo significado que un televisor, que una cafetera o una cocina, pero el problema es que alguien podía ostentar la propiedad y reclamarla a la Administración. Entonces, la Administración, para salvaguardarse de futuras demandas, hasta que no publicaba esos datos con algún número identificatorio, no hacía uso de ellos; entendía que era riesgoso porque le podía sobrevenir un juicio en contra.

Está claro que lo que nosotros entendemos por número de motor, en la práctica eran números burocráticos, pero nunca fueron los datos registrales fundamentales para cualquier importación que se haga en el país. Me refiero al número VIN, que se conoce como el número de chasis, que es un algoritmo que lo que da son todos los datos desde su fabricación hasta la venta y cómo ingresó al país esa unidad. Nosotros simplificamos conceptualmente esta situación, por eso el trabajo lo hicimos conjuntamente con la Asociación de Escribanos del Uruguay, y llegamos a acuerdos elementales para utilizar esos bienes jurídicamente, no generando una responsabilidad ulterior para la Administración que pueda reportar una cantidad importante de dinero.

Sabemos que ocupan lugar, que ocupan espacio, y tiene que haber un plazo prudencial para deshacerse de ellos. A veces, son más caras las multas que lo que vale el bien.

SEÑOR METEDIERA (Marcelo).- Puntualmente, se mantiene el período de setenta y tres días de notificaciones. Nuestra necesidad era destruir los vehículos para que no vuelvan a la vía pública y entrar en el debate legal y jurídico de los plazos de notificación, tal vez nos hubiera generado no avanzar en este capítulo, reconociendo lo que dice el señor diputado y planteando situaciones complejas.

En Canelones es el tercer remate de chatarra que hacemos. Lo llevamos adelante de tal manera que no nos importan los costos porque, si no, no haríamos nada, y necesitamos limpiar los galpones, necesitamos que esos vehículos se puedan compactar y destruir para que no vuelvan a la vía pública. Por lo menos, encontramos una forma de hacerlo. La ley de subastas habla de padrón, de chasis o de la información que se tenga. En la información ponemos solo la matrícula, y si no hay matrícula, el número de chasis, y si no hay número de chasis, solo el padrón, y si no hay nada, el tipo de vehículo. Eso

implicó que el monto de $ 125.000 para rematar 1.200 vehículos, bajó a $ 23.000 o $ 24.000. Lo que no quisimos hacer en esta instancia fue entrar en ese debate, porque nos podía trancar todo.

(Ocupa la Presidencia el señor representante Felipe Carballo)

——Con respecto a la reglamentación, el artículo que crea el permiso por puntos recoge situaciones que hoy están en distintas reglamentaciones: advertencia, multa, retiro de puntos, etcétera. Todo eso ya existe. Lo que se hace ahora es unificar todo en un único artículo. ¿Qué quiero decir con esto? Se estaría creando el permiso por puntos; hay que ponerle contenido.

Ahora nos cruzamos con los trabajadores de la Unott; yo vengo de ese gremio, así que hablamos el mismo idioma. Lo que les planteaba es que si se crea la ley, se crea el registro. Hay que trabajarlo como hicimos en las otras etapas. ¿Por qué no se convocó a la Unott para discutir sobre la seguridad pasiva de los vehículos? Porque se entendía que eso iba por otro lado.

En cuanto al tema de los ciclistas y motociclistas, creo que hay que hacer el mismo proceso que se llevó a cabo con todos los colectivos.

Hemos tenido algunas instancias vinculadas, porque esto no es solo para el ómnibus; es para el taxi, para el *remise*, para la camioneta de escolares, para las academias de conducir. Hay que tener un especial cuidado con los servicios públicos en general; hay que afinar un poquito más la lupa porque no tienen la misma realidad que quienes conducimos vehículos particulares. Entonces, la idea es trabajar con todos.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Como ya se ha dicho, no hemos podido analizar debidamente este proyecto de ley como para tomar una posición mucho más seria sobre el tema. Estamos a favor de que exista una ley de este tipo. Dado que hay una atomización de la legislación de tránsito y de seguridad vial a nivel departamental y nacional, nos parece razonable que haya una ley que la unifique.

Recién recibimos a representantes de instituciones vinculadas a las bicicletas, que plantearon una observación que me parece atendible. El literal D) del artículo 12, refiriéndose a los conductores de bicicletas y motocicletas, dice: "D) No pueden remolcar o transportar carga en bicicletas o motocicletas que no estén diseñadas para ello, o cuyo peso o volumen comprometan las condiciones de seguridad y maniobrabilidad en vía pública".

Esto afecta a mucha gente. Además, la redacción no es clara porque no dice cuáles son las bicicletas o motocicletas que están diseñadas para transportar -no sabemos si la reglamentación lo hará- ; el peso o volumen que compromete las condiciones de seguridad y maniobrabilidad en vía pública tampoco surge de la letra. Soy legislador por Montevideo y todos sabemos que aquí es habitual ver jardineros, pancheros, en fin, un montón de montevideanos que usan la bicicleta como herramienta de trabajo, que llevan un pequeño carro adosado y cuyo medio de vida es ese. Por lo tanto, me parece que así como está este artículo no puede ser votado porque va a generar un perjuicio a un montón de uruguayos.

Como ustedes participaron del grupo de trabajo que elaboró el proyecto, me gustaría saber si se analizó este tema, qué opiniones hubo y si están de acuerdo.

SEÑOR METEDIERA (Marcelo).- Venimos intentando avanzar a nivel nacional en estas cuestiones. Cuesta muchísimo dar el debate todos los días con los vecinos de las distintas dificultades que tenemos con el tránsito, pero hay una realidad que se está imponiendo, por suerte para nosotros, en desgracia para la población: tenemos siniestros

de tránsito, fallecidos, y el trabajo que venimos haciendo es para llegar a los mejores escenarios posibles. Normativamente, hoy una bicicleta y una moto no pueden llevar carros, está prohibido. Hago un *mea culpa* porque este capítulo estuvo más trabajado por la Unasev con los colectivos, no tengo lo fino de esa discusión, pero sí les garantizo que hoy una bicicleta o una moto no pueden llevar un carro. Tampoco puede circular una bicicleta por las rutas nacionales y ahora sí lo podrá hacer. Un menor de catorce años no puede manejar una bicicleta en la vía pública. Entonces, hay cuestiones que son objetivas de la normativa jurídica y otras que son de la realidad cotidiana.

Reitero, sin haber estado en lo fino de esta discusión, mi opinión es que si uno afina mucho con las normas del tránsito, hay un montón de cosas que en lo cotidiano pasan que no están ajustadas a lo jurídico. En lo personal, pienso que esto puede abrir un escenario para que se trabaje en la instancia de la reglamentación. También el tema de los pesos incide según afecte la movilidad del vehículo: si el carro es más chico que el vehículo, si tiene más peso, que se pueda romper. Hay un montón de casuística vinculada -temas de ingeniería y todas esas cuestiones de las que no tengo el detalle- y pienso que esto por lo menos abre la puerta a buscarle alguna salida por la vía de la reglamentación. Insisto: partimos de la base de que eso hoy está totalmente prohibido.

SEÑOR GARCÍA (César).- Esto intenta ser una ley programática, que lo que trata de fijar es un contexto en el marco de la seguridad vial. Hay leyes que están vigentes al día de hoy y otras que son supranacionales: las disposiciones del Mercosur. La categorización de los vehículos está dada por una norma Mercosur, el Decreto N° 35, de 1994, que por estos días va a tener una modificación dado que Uruguay ya suscribió el acuerdo relativo a la categorización. Ahí se incorpora, por ejemplo, una categoría nueva, la L), que son los vehículos eléctricos de poco porte.

Para simplificarlo, pensemos, por ejemplo, en los monopatines que todo el mundo ve por la rambla, por 18 de Julio, por todos lados. Esos vehículos no se están retirando de la calle por parte de la Intendencia de Montevideo solamente para no aplicar una medida coercitiva radical. Podría hacerlo, está habilitada. Piensen que si la disposición lo que intenta es privilegiar al peatón ante cualquier circunstancia, ¿qué pasa con el peatón en la rambla, en donde no hay una arteria, una red de circulación vial que permita una cohabitación en el espacio? Entonces, esa situación se da también para el tránsito común y cotidiano. Hoy hay gente que transita con bicicletas y tiene acoplados, pero no son reglamentarios. Si va la Intendencia, se lo tendría que levantar. Es más, de hecho, en muchos casos, los levanta. Uno ve en el Centro que, a veces, se llevan adelante procedimientos.

En estos días sucedió algo y hubo un debate en el Parlamento. Hace unos días, en una manifestación venían con una cantidad de carros y vehículos, y la Intendencia los paró y no los dejó entrar a la Ciudad Vieja. El problema no era que hubiera una manifestación en la Ciudad Vieja, sino que determinados vehículos no podían ingresar fuera de un horario determinado. Y esa es una normativa que está vigente aquí en Montevideo y en el resto del país.

Sucede que con la aglomeración de vehículos de poco porte, vehículos económicos -que es un debate que se nos da permanentemente-, nos pasa por arriba lo comercial. Por eso lo señalé al principio. El comerciante decidió importar vehículos y el Ministerio de Industria, Energía y Minería habilita cualquier tipo de importación porque no puede prohibirla. Si el Ministerio evitara el ingreso al país de un monopatín o de un vehículo de determinadas características, sin airbag, sin cinturones de seguridad, estaría limitando la actividad comercial, y eso violaría la Constitución. Entonces, el Ministerio lo habilita. ¿Quién lo tranca? Los gobiernos departamentales en el momento del empadronamiento,

cuando ve si cumple o no cumple con la reglamentación en materia de tránsito y de seguridad vial.

Evidentemente, cuando uno ve que las motos son los partícipes mayoritarios de los accidentes de tránsito, se da cuenta de que hay que regular más fuertemente o ver qué modo tiene que tener la regulación. Insisto: por ejemplo, Montevideo -que es el caso que se citó- ha implementado en el último tiempo una fiscalización mayoritariamente electrónica. Eso le permite utilizar los recursos humanos para estar más en la calle, más afectado al adiestramiento que a la fiscalización, porque esta ya se está haciendo por la vía electrónica. La vía electrónica sirvió para algo: bajó los accidentes de tránsito y los límites de velocidad de una manera exorbitante. Hoy todo el mundo se cuida de no subir de los 60 kilómetros por hora porque sabe que si llega a 61 kilómetros por hora y tiene un 10% de diferencia, paga $ 8.945. Bueno, somos uruguayos, ¡es una realidad!

Comprendo que en los sectores de trabajadores y en la periferia de Montevideo hay mucha gente con esa realidad, pero también hemos visto que por lo menos en las articulaciones viales mayores, como General Flores u 8 de Octubre, se han hecho inspecciones conjuntas de la Policía de Tránsito y de la Intendencia de Montevideo para llevar adelante contralores efectivos en materia de cumplimiento de circulación y de qué vehículos son los que están circulando en ese momento. Hoy las bicicletas no están habilitadas para el transporte de mercadería e, incluso, hay una dualidad en cuanto al criterio de cómo se aplica. Esta norma programática, si bien no corrige la totalidad, pretende abrir el campo de la reglamentación y de la discusión posterior con determinados colectivos o realidades políticas para dar una solución integral.

SEÑOR METEDIERA (Marcelo).- Me acotan que lo que determina que no puedan remolcar es la propia licencia de conducir, que es para el vehículo y especifica cuánto se puede llevar de remolque. La licencia de conducir de motos no lo dice y la de bicicletas hace una valoración de la tracción y las características, pero al no tener registro, tampoco estarían habilitadas.

SEÑOR PRESIDENTE (Felipe Carballo).- Muchas gracias por su comparecencia.

(Se retiran los representantes del Congreso de Intendentes y del Sucive)

(Ingresan a sala representantes de la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte)

——La Comisión da la bienvenida a los señores Martín Burguez, Ramón sosa, Claudio Vera, Mario González, Humberto Zipitria, Juan Arellano, Mario de Saá y Fabián Fogliani, en representación de la Unión de Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte, quienes han solicitado una entrevista para dar su opinión con relación al proyecto de ley sobre tránsito y seguridad vial.

SEÑOR ARELLANO (Juan).- Quiero agradecerles que nos brinden este ratito para exponer algunas cosas que quedan en el aire con estos cambios que posiblemente vengan en cuanto a la libreta por puntos. Yo me voy a referir al tema por el sector interdepartamental.

En comisiones de trabajo hemos expuesto diferentes problemas que tenemos, y el más grande es el que tiene que ver con la regulación de nuestro sistema de trabajo. A diferencia de otros sectores como el del camión, los suburbanos y los urbanos, somos kilometreros, trabajamos por kilómetro, lo que hace que la tarea sea distinta. Ya de por sí el sistema interdepartamental -los internacionales también pertenecen a otro laudo- es completamente diferente.

Además, en el sector interdepartamental tenemos, aproximadamente, cuarenta y cinco gremios, por lo cual a veces se nos hace muy difícil negociar con las patronales y llegar a un acuerdo. Sin embargo, en el Uruguay debe haber más de cien empresas que trabajan con ómnibus, a las cuales no llegamos como sindicato y donde sabemos que las condiciones de trabajo son absolutamente malas. De allí se desprende que el trabajo de ellos, muchas veces, es sin descanso semanal, con muchas horas de trabajo. Por ejemplo, puede darse que en una empresa de las que ustedes conocen, que van contratadas al exterior del país -que tienen uno o dos ómnibus de contrato-, el chofer haga un viaje a Brasil, vuelva a Uruguay y de acá salga de nuevo para atrás. Eso genera condiciones de seguridad que no son buenas.

¿Por qué alegamos todo esto? Porque, por lógica, si se habla de una libreta por puntos, como profesionales sabemos que en algún momento va a recaer sobre nuestros hombros la consecuencia de tantas horas de trabajo. Y la visión en ese momento no va a recaer sobre el empresario, sobre las condiciones en las que se hace trabajar a esa persona, sino sobre el trabajador mismo. El contrato de trabajo nuestro es la libreta profesional que tenemos; si la perdemos, estaríamos quedando sin trabajo.

Por eso es que este proyecto de ley nos parece bien, pero queremos que de aquí en adelante, cuando se pueda hacer algo más al respecto, los trabajadores también podamos aportar algo para regular nuestro sistema de trabajo, que en el interior está muy mal. Pongo como ejemplo el caso de los dos trabajadores despedidos de la empresa Cotar en la ciudad de Libertad. Esto ya lo hemos dejado sentado varias veces en la Comisión de Legislación del Trabajo. Once trabajadores fueron a hablar con el dueño de la empresa Cotar por las extensas jornadas sin descanso que tenían; este señor les dijo que iban a seguir trabajando de la misma forma y que dieran gracias de que tenían trabajo. A raíz de eso hubo trabajadores que decidieron afiliarse al sindicato, lo que llevó a que el señor los despidiera. Ahora estamos en el Ministerio con ese problema.

Sabemos que son problemas de trabajo que corresponden a otra Comisión, pero lo planteamos aquí para que ustedes tengan una idea de las situaciones que vivimos. Queremos que en este proceso de la libreta por puntos se tengan en cuenta estas cosas que también las tenemos que arreglar porque en el futuro nos pueden perjudicar.

También decimos que el artículo 153 de la OIT deberá ser tenido en cuenta, porque habla de cuatro horas y media de manejo, pero nosotros tenemos una forma de trabajo que es por kilómetro, sabemos cuándo vamos pero muchas veces no sabemos cuándo volvemos y podemos estar dos o tres días por ahí; tenemos una forma de trabajo dispar. O sea que hay muchas cosas para rever en este camino de la libreta por puntos.

También hemos presentado los problemas a trabajar a la Unasev. Hemos leído el trabajo que se nos acercó sobre este proyecto, en el cual se habla de los que traen repuestos, de cómo se fabrican las unidades, de los sistemas de seguridad, como los frenos. Es algo bastante completo. Sabemos que se ha avanzado mucho. Ahora, en ningún lado dice que nosotros debamos tener algún implemento para trabajar con niebla. Ustedes sabrán que quienes viajamos al interior muchas veces hacemos 500 o 600 kilómetros en una jornada, con niebla, y no vemos nada. Somos el único transporte que sale bajo inclemencias meteorológicas. Eso lo dijimos en la Unasev y en la Cámara del Transporte, y lo volvemos a repetir. Si se quiere terminar con las estadísticas hay que tener en cuenta esos aspectos. Está bien que haya estadísticas de muertos o accidentes -tiene que haber-, pero nosotros decimos que ya no tendrían que existir porque no debería haber accidentes ni muertos, ya que son desgracias que no solo le pasan al pasajero, sino a también a quienes estamos arriba de las unidades de trabajo.

Nosotros también presentamos en la Unasev un protocolo para las alertas meteorológicas, pero quedó allí. ¿Por qué lo propusimos? Lo hicimos como conductores de ómnibus interdepartamentales por algo sencillo: una vez que se volaba todo en el país, había una gran tormenta y las inclemencias eran terribles, decidimos parar las unidades y no salir porque se volaron dos ómnibus con el viento. ¿Pero qué pasa si nosotros paramos, los chiquilines quedan en las escuelas o la gente queda en los edificios y nosotros no la trasladamos? Creemos que tiene que haber un protocolo de alertas meteorológicas para ayudar en ese proceso, porque somos conscientes de que hay niños y personas que pueden verse afectados con esto. Es decir que vemos que hay un proceso que se tiene que dar en el camino, desde aquí hasta que esto empiece a avanzar, en el cual nosotros podamos garantizar nuestro trabajo y permitir que nuestras familias estén tranquilas cuando salimos a trabajar. Esa sería la primera parte de lo que estaríamos proponiendo como trabajadores de vehículos interdepartamentales.

SEÑOR DE SAÁ (Mario).- Pedimos disculpas por haber llegado en el último minuto, quizás sin haber estudiado en profundidad el proyecto de ley como hubiéramos querido.

En los antecedentes se plantea que fueron consultadas muchas partes, inclusive las organizaciones sociales, pero queremos aclarar que como Unott esta es la primera instancia que tenemos, es decir que no hemos sido consultados. Por eso llegamos a esta instancia un poco tarde. En los antecedentes también aparecen las estadísticas de siniestros con fallecidos y heridos graves, pero nosotros no vemos el desglose de conductores profesionales que hayan participado de esos siniestros -tal vez sea muy difícil de hacer-, lo que nos permitiría saber cuánto afectados existen en el cumplimiento de la tarea. Para nosotros ese sería un dato importante porque a la hora de hacer una ley nacional entramos todos en la bolsa: los *amateur* y los profesionales, es decir los siniestros que se dan utilizando un vehículo particular o en el ejercicio de la tarea, y lo que nos importa a nosotros es qué es lo que pasa cuando estamos en el trabajo ya que por un siniestro o por una valoración distinta podemos quedarnos sin él.

Nos gustaría formular algunas preguntas principalmente relacionadas con lo que planteó Juan Arellano en cuanto a la libreta por puntos.

Este no es un tema nuevo para nosotros; hace años estuvo en el tapete y creo que también en esa oportunidad nos presentamos ante esta Comisión para hacer los planteamientos correspondientes. Pensamos que este es el corolario de algunas acciones que se deberían instrumentar antes para llegar a la libreta por puntos. Me refiero, por ejemplo, al ordenamiento del tránsito a fin de que no sea anárquico, como hoy. Pongo un ejemplo. Creo que el proyecto establece que podrán circular dos ciclistas por un carril. No sabemos si ese estudio estará bien hecho, porque nos parece que con todos los carriles que existen hoy y los que se van a crear, como los que se incluyen en el proyecto de 18 de Julio, tener una masa crítica de dos ciclistas frente a un transporte pesado implica riesgo. Tengan en cuenta que el transporte pesado tiene puntos ciegos, que no sé si se han analizado, por los que a veces no se ve un ciclista o un motociclista. Eso puede generar siniestros de tránsito y si hay una libreta de puntos eso implicará una quita, más cuestiones penales, según la gravedad del siniestro. Entonces, queremos conocer cuál es el régimen sancionatorio; sabemos que seguramente se incluirá en la reglamentación, pero no figura en el proyecto.

Asimismo, nos interesa saber quién va a fiscalizar. Al tratarse de una ley nacional, ¿las intendencias van a seguir teniendo su autonomía? ¿Se va a fiscalizar de la misma manera en Salto o Paysandú?

Por otra parte, necesitamos conocer cuál va a ser el grado de la quinta de puntos y cómo se van a recuperar. Seguramente, esto será incluido en la reglamentación, ya que vemos que no figura en el proyecto.

A la vez, si existe la posibilidad de que se forme alguna comisión interinstitucional para tratar los temas relativos a la quita de puntos y su recuperación, nos gustaría participar -si fuera posible- para que ese tema no quede solo en manos de las intendencias o del Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Esas son las preguntas que queríamos plantear en una primera intervención y nos gustaría tener alguna devolución por parte de ustedes para seguir ahondando en el tema.

SEÑOR VERA (Claudio).- Represento al Sindicato de Obreros de COME y al Ejecutivo de la Unott.

Les agradezco que nos permitan expresarnos acerca de este nuevo proyecto de ley que será votado a la brevedad.

Quiero destacar que en toda la elaboración de este proyecto han faltado los trabajadores. Nosotros venimos haciendo hincapié en cada ámbito en que lo podemos plantear, en que últimamente se consulta poco y nada a los trabajadores del transporte, que somos los que más sabemos de la práctica y no de la teoría de lo que se necesita en el día a día en el tránsito y transporte. Si leemos quiénes participaron de esta iniciativa podemos apreciar que no aparecen los trabajadores del transporte.

La explosión del parque automotriz que estamos teniendo ahora ha complicado doblemente la tarea que desarrollamos los trabajadores del transporte; me voy a referir principalmente a los del transporte urbano.

Tenemos una ciudad en la que se ha intentado mejorar la movilidad del ómnibus. Se está trabajando en eso, pero en el corto y mediano plazo no va a haber cambios sustanciales que permitan que en todos los lugares el ómnibus desarrolle su actividad fuera del parque automotriz particular. Eso nos hace la tarea extremadamente compleja. No sé si alguno de los presentes ha manejado un ómnibus cargado de pasajeros, pero se podrán imaginar que la frenada no es la misma que puede hacer un chofer particular en su auto; el cálculo que debe hacer el chofer de un ómnibus incluye si el pasajero está mal agarrado; en el momento que va a frenar tiene que estimar qué es lo mejor, si frenar de golpe o no, salvo situaciones críticas en las que hay que frenar y después ver cuántos lesionados quedan entre la gente que transportamos parada.

Paradójicamente, el sistema aspira a que todos seamos guardas- conductores. Es un proceso que en algunos sectores como el que pertenezco tenemos desde hace años -créanme que genera un desgaste físico psíquico y de salud importante, que se nota en los trabajadores- y va a ser masificado al resto de las empresas de transporte. Además, pasamos a tener vehículos más grandes. La empresa COME fue una de las primeras que tuvo micros desde su nacimiento, y aclaro que micro se consideraba un ómnibus de ocho metros, pero hoy tenemos coches de doce metros, o que rozan los trece metros cincuenta. El vehículo ha crecido en una ciudad en la que empieza a ser mucho más difícil manejar.

Por otra parte, no hemos mejorado en cuanto a la organización del trabajo y nos preocupa cuando se plantean proyectos de ley de este tipo para los que no se han tenido en cuenta las situaciones que estamos viviendo.

También nos preocupa mucho la salud de los trabajadores y qué van a hacer con los más veteranos, porque esto va a requerir un nivel de exigencia que tal vez no todos estemos en condiciones de aguantar si no buscamos alguna alternativa.

A la vez, nos parece un poco contradictorio estar planteando una libreta por un punto sin atender la organización del trabajo y la tarea que hacemos. Quisiéramos saber qué plan tiene la Unasev para solucionar todos los problemas que tenemos día a día, ya que a nivel laboral las soluciones no aparecen

Los profesionales queremos mejorar la situación y evitar los accidentes, pero creo que una medida tiene que venir de la mano de la otra. No podemos aplicar sanciones estrictas si no tenemos condiciones de trabajo adecuadas para desarrollar nuestra tarea.

Estamos a disposición de las consultas que quieran hacer acerca de estos temas, pero reiteramos que estamos muy preocupados porque esto viene muy rápido y no se han tenido en cuenta los reclamos de los trabajadores del transporte.

SEÑOR BURGUEZ (Martín).- Pertenezco al sindicato de Ascot.

Para no redundar en lo que han expresado los compañeros, quiero decir que cada sector tiene su problemática dentro de lo que es el transporte.

Si bien en la estadística los siniestros que tienen los ómnibus son los menores en la escala estamos preocupados porque los trabajadores y los compañeros corremos riesgo de perder el trabajo por la libreta con puntos.

Antes de llegar a un acuerdo o de que se apruebe la libreta por puntos querríamos participar no por capricho, sino porque en la realidad cotidiana vemos cuestiones en la que nos pueden afectar la forma de trabajo con esa libreta. También creemos que no se puede poner la carreta delante de los bueyes porque hay un montón de problemáticas en el transporte. Las empresas hoy están jugando al achique, sacando personal, y aumentado las cargas horarias y las horas extras. Por ejemplo, en el transporte urbano en Montevideo hay ciertos requisitos actuales que no podemos cumplir ya que, por ejemplo, llevamos más gente de la que deberíamos; llevamos gente hasta la puerta, muchas veces en los estribos, en malas condiciones, y si se quiere andamos en la calle al tanteo porque no tenemos la visión necesaria. A la vez, los horarios son complicados y cada vez nos dan menos tiempo para trabajar y menos espera. Creemos que por lo menos se tiene que regular y controlar esto. No solo se deben regular ciertos aspectos que hoy no se están cumpliendo, ya que tenemos las herramientas para hacerlo, sino algunos que ya están establecidos pero en los que también falta control. Digo esto porque en la realidad cotidiana, en el día a día, estamos haciendo ciertas cosas que mañana nos pueden perjudicar si tenemos un accidente, o estamos pasados de la carga, ya que después nosotros somos los responsables aunque los empresarios nos estén presionando para que sigamos teniendo ciertas conductas que van en contra de lo que hoy está regulado. Por eso nosotros queremos participar. De hecho, hoy el gremio de camioneros tiene una problemática por la que están reclamando que se pongan herramientas para poder controlar a los choferes a fin de que no hagan más de cierto horario; aquellos a los que se paga por kilómetros a veces están obligados a manejar más de lo que realmente pueden, cansados y con sueño, para poder llevarse su jornal. Muchas veces tienen que ir y venir en el día porque esas son exigencias que hoy plantean las empresas y si uno no las cumple se queda sin trabajo. Los taximetristas también trabajan doce horas.

No estamos en contra de que haya una libreta por puntos, pero si se instrumenta queremos participar y que lo que ya está establecido se controle y se trate de cumplir, porque más allá de que muchas veces vaya contra la economía de las empresas va a ir a favor de los trabajadores y de aquello a lo que estamos expuestos; cuando salimos de nuestras casas y nos sentamos al volante no sabemos si vamos a volver porque podemos tener una fatalidad, con todo lo que eso implica, lo que en algunos casos hasta

hemos pagado con cárcel. Estamos de acuerdo en que se controle por puntos, pero también queremos que se controle lo que ya está establecido.

SEÑOR GONZÁLEZ (Mario).- Represento a la Federación Obrera de Transporte Suburbano e integro la Unott.

Creo que todos los compañeros que venimos en representación de la Unott coincidimos en que en el avance de esta ley deberíamos participar sí o sí, como una de las patas principales que sabe cómo se trabaja en el transporte de pasajeros, tanto en el taxi como en el transporte urbano, suburbano o interdepartamental. Debemos participar porque todas son realidades diferentes; yo voy a hablar de la del transporte suburbano.

Recién se dijo que cada vez se nos da menos tiempo y quiero aclarar que en realidad en el transporte suburbano no se nos da menos tiempo, pero tenemos el mismo tiempo de viaje desde hace veinte años. Nosotros hemos tenido varias instancias tratando de mejorar ese tema, pero por parte de los ministerios y de las empresas siempre se nos argumenta que todo es un tema de plata o de recorte de servicios. En estos últimos quince años hemos logrado aumentar solo cinco minutos en el recorrido desde Montevideo a Pando, lo que no parece lógico si consideramos que se han multiplicado los semáforos, los lomos de burro y las cebras, y no vamos a contar los arreglos o reparaciones que hay en la zona metropolitana porque son algo eventual. Lo que dan las empresas al trabajador que entra o al que ya tiene unos años es una hoja de servicio que se debe cumplir. Entonces, para cumplir con este tiempo de viaje de una hora y veinte o veinticinco minutos desde Pando a Montevideo, claramente, no se puede respetar la reglamentación vial. Tenemos zonas de 60 kilómetros por hora y otras de 45 kilómetros por hora. Quien diga que no cometemos infracciones de tránsito cuando estamos en nuestra jornada laboral, sea de ocho o de diez horas, está mintiendo

Para llevar adelante esto y que no se perjudique siempre la parte más fina del hilo -que es el trabajador, que muchas veces no tiene lugar para opinar, sino simplemente para trabajar- todos debemos poner los argumentos sobre la mesa. Hay que llamar a todos actores para que resuelvan el problema. Y si tenemos que contar con una hora y cuarenta minutos para hacer un recorrido de 32 kilómetros, debemos tenerla. |Nosotros no podemos quedar en el medio de una ley. A corto o mediano plazo vamos a tener la libreta suspendida o estaremos tomando algunas clases de rehabilitación para recuperar los puntos perdidos. Obviamente, esas clases las vamos a tener que hacer en el horario que le tendríamos que dedicar a nuestra familia.

Entonces, pedimos participar de esta instancia y unificar los criterios para poder cumplir nuestra tarea. No sé si lo mejor es una libre por puntos o mejorar la actual reglamentación vial. Lo que sí sé es que no podemos quedar en el medio.

No queremos y no podemos seguir con el sistema de trabajo que hoy tenemos, porque este tipo de fiscalización sería un impedimento para realizarla. Hoy, no solo nos controlan los inspectores si pasamos una roja o un cartel de "PARE"; también, hay cámaras. Y va a haber más en toda la zona metropolitana y probablemente en todo el país. Quiere decir que nos vamos a ir quedando sin libreta sin que nadie nos avise.

Creo que el denominador común que tenemos es que todos los trabajadores del transporte pensamos que deberíamos participar de esta instancia.

Agradezco a la Comisión por recibirnos.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Agradecemos la presencia de la delegación de la Unott.

Nuestra intención es conocer su opinión, teniendo en cuenta que -en este punto tenemos algo en común- estamos trabajando contrarreloj y somos el último eslabón de la aprobación de este proyecto de ley, que nos llegó la semana pasada, que ingresó formalmente hoy a la Comisión y que, probablemente, también se trate hoy en el plenario. Por lo tanto, tenemos preocupaciones compartidas. Además, algunos elementos nos parecen muy importantes y nos gustaría tener más tiempo para analizarlos y poder tener en cuenta las diferentes realidades. De todas maneras, la intención de la Comisión es recibir a todas las delegaciones. Ya nos reunimos con representantes del Congreso de Intendentes, de la Unasev y de los usuarios de bicicletas, que tienen opiniones contrapuestas a las de ustedes y con la que nosotros también tenemos divergencias. La idea es nutrir este debate con la mayor cantidad de elementos posible para que entre todos podamos concretar iniciativas enriquecidas.

Comparto parte de lo que ustedes han planteado. La verdad es que el sector del transporte tiene realidades diversas y la libreta por puntos no va a solucionar o dejar de resolver los problemas. Sin embargo, me parece positivo discutir todos los elementos que ustedes han planteado, que son muy diversos.

Está claro que uno puede tener una precisión sueca en un permiso de conducir, pero si tenemos condiciones de transporte tipo Bangladesh, la situación es compleja. Yo creo que el Uruguay ha avanzado en materia de regulación del transporte. Comparado con América Latina somos una perla, pero ustedes han planteado algunas condiciones que es necesario atender a la hora de tratar de lograr un consenso básico con respecto a un permiso único por puntos que, por otra parte, no es nada más que eso, porque todo el contenido falta. En este sentido, es importante que sepan que las autoridades tanto de la Unasev como del Congreso de Intendentes han planteado que en la reglamentación de esta iniciativa van a ser contemplados todos los trabajadores del transporte, inclusive, los de otras áreas fundamentales como lo son el transporte escolar y el taxi.

Más allá de todos los aspectos críticos planteados -que también fueron manifestados por el sector urbano, suburbano e interdepartamental-, queremos saber si ustedes entienden importante avanzar y que se apruebe una ley que establezca un permiso único, que eso sirva de excusa para trabajar sobre los otros asuntos.

La voluntad de las autoridades y de los integrantes de la Comisión es tratar que la mayoría de ustedes sean contemplados, teniendo en cuenta las realidades que plantean, y, sobre todo, que la reglamentación se haga de manera diversa a como se hizo la construcción de esta iniciativa que, si bien tuvo acuerdo en el Congreso de Intendentes y en otras áreas, no contó con el aporte de los trabajadores y las trabajadoras del transporte.

Me parece importante clarificar estos aspectos a la hora de aprobar el proyecto.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- En primer lugar, saludamos a la delegación de Unott que nos visita.

Escuché los planteos que han realizado. Algunos nos dejan bastante preocupados, sobre todo los últimos.

Como bien dijo el diputado Caggiani, tenemos muy poco tiempo para tratar este proyecto. Se trata de una iniciativa compleja, que abarca distintos aspectos, que ingresó hace una semana y la verdad es que no tenemos tiempo para analizar sus cincuenta y cinco artículos. En realidad, uno tendría que poder estudiar las experiencias comparadas y demás. Si bien este proyecto pretende aglutinar distintas normativas departamentales y nacionales -lo cual me parece positivo-, la verdad es que la urgencia de votarlo en la última sesión de la Cámara ordinaria de la legislatura no parece tener sentido. La realidad

es que no tenemos tiempo suficiente de analizarlo. Ahora, estamos recibiendo a las delegaciones, luego, vamos a votar el proyecto y, a las 16 horas, va a ingresar en la Cámara. Este es un tratamiento inadecuado de una iniciativa en la Cámara de Diputados.

Entonces, en primer lugar, hago la salvedad de que no nos parece adecuado el tratamiento que se está dando al proyecto.

De todas formas, quiero decir que una de las cosas que ustedes plantearon nos preocupa.

Ustedes hicieron referencia a la afectación que como choferes profesionales les puede causar la aplicación de la libreta por puntos, en la medida en que a veces tienen que cometer infracciones por los horarios que deben cumplir que, de repente, tienen veinte años. Además, hay que tener en cuenta que el tránsito ha cambiado: hay más autos, muchas obras, lomadas, semáforos nuevos. A veces, esto los obliga a tener que apurar la marcha en tramos que no están autorizados para andar tan rápido. Lo cierto es que tienen que cometer infracciones para tratar de cumplir con el horario.

Este no es un tema menor ya que, en definitiva, tiene que ver con la realidad que estamos viviendo. Lo que pasa es que al no haber libreta por puntos, la medida no duele o tienen otro tipo de perjuicios que no están detallados acá. Reitero: esta es una realidad que está pasando hoy, con las consiguientes consecuencias para la seguridad vial. Ustedes tienen que apurar un ómnibus -sobre todo los interdepartamentales o suburbanos- en tramos donde no pueden para tratar de llegar a tiempo a destino. Y deben pasar por zonas que están colapsadas, sobre todo en las horas pico, de autos, bicicletas, motos. Todos sabemos que en la zona suburbana de Montevideo -recién hablaron de Pando- es complicado; para llegar hay que atravesar la ciudad.

Esta problemática va más allá de que este proyecto de ley sea aprobado o no. Sin embargo, este es un asunto que vamos a tener que abordar porque es una realidad muy complicada si seguimos manejando los horarios de hace veinte años. También hay que considerar que hoy hay más sistemas de micro que los que había hace veinte años; esa es una realidad del transporte que todos vemos.

Además, es muy difícil manejar, cobrar boleto y cumplir con un horario que tiene veinte años cuando la realidad cambió. Esta realidad hace que en algunos casos tengan que pasar por alto alguna luz amarilla y acelerar en zonas donde no se puede. Así que la situación es complicada.

Me parece que este tema va a quedar pendiente para la Comisión en el próximo período; tendrá que analizarlo en extenso porque afecta a ustedes y a todos los uruguayos dado que tiene que ver con la seguridad vial.

Es muy complicado lo que ustedes acaban de plantear. Creo que en otra visita a la Comisión ya lo habían deslizado. Ahora que se pone sobre la mesa la libreta por puntos, habrá que analizarlo e involucrar a todos los actores. Hoy, esta discusión aparece a raíz del análisis de la libreta por puntos, pero es un asunto de fondo, que la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas debe analizar.

Por último, reitero: les agradecemos la presencia y les aclaramos que el tiempo que tenemos para analizar esta iniciativa es exiguo; vamos a tener poca posibilidad de incidir en la tarde de hoy si la voluntad es votarla tal como vino del Senado.

SEÑOR VERA (Claudio).- Queremos que quede claro que para los trabajadores del transporte hoy no están dadas las condiciones para que se nos juzgue con una libreta por puntos. Esta medida se contradice con un montón de situaciones que están pasando en Montevideo y que se van a instalar en todo el país. Fíjense que un motociclista que

circula sin casco recibe una multa de tránsito, pero a quienes usan patineta por el centro no les pasa nada. Sacamos los caballos porque había que cuidar a los animales, pero las calles de toda la ciudad se llenaron de gente en bicicleta con una mochila atrás, que va mirando una aplicación porque está trabajando.

Entonces, reitero, los trabajadores del transporte decimos claramente que hoy no están dadas las condiciones para juzgar nuestra profesionalidad con una libreta por puntos. No es que no aceptemos esa medida. Decimos que las condiciones de trabajo que tenemos no son las mismas que las que hay en otras ciudades del mundo. La jornada laboral, tampoco; es más: está muy lejos de otras realidades.

Vuelvo a repetir: hoy no están dadas las condiciones para aplicar esa medida. Primero, deben existir condiciones de trabajo y de seguridad adecuadas, y unidades adecuadas, con habitáculo para el trabajador y con asientos adecuados. Después, podemos hablar de la libreta por puntos para juzgar al trabajador

También es importante la capacitación. Estamos lejos de tener una capacitación constante.

Otro aspecto a tener en cuenta es que a los trabajadores del transporte se les aumentó la cantidad de años de trabajo. En el año 2005, por un decreto, se sacó la insalubridad del sistema de transporte de pasajeros. Antes, había una ley que nos permitía jubilarnos cuatro o cinco años antes, dependiendo de la cantidad de años de trabajo de cada uno. Hoy, trabajamos hasta los sesenta años. Y según hemos escuchado, es posible que la edad de jubilación se eleve a los sesenta y cinco años. ¡Ojalá que nunca pase los sesenta y cinco! ¡Imagínense una persona de sesenta años manejando un ómnibus -si habrá que hacerse preguntas en esto- y llevando a ochenta, noventa o cien pasajeros en una ciudad caótica en virtud del crecimiento del parque automotriz! Actualmente, son pocos los carriles preferenciales. Eso hace que interactuemos con otras personas que capaz que no están capacitadas para conducir en la calle.

Volvemos a recalcar que hoy no están dadas las condiciones para que a los trabajadores del transporte se les aplique una libreta por puntos.

SEÑOR ARBIZA (Sergio).- Como dijeron los señores diputados que me antecedieron en el uso de la palabra, todavía no sabemos si en esta legislatura se va a aprobar este proyecto. De no aprobarse, este asunto quedará para la próxima administración.

La verdad es que la situación es bien compleja. Todavía no escuché la opinión de los taximetristas; de repente, piensan otra cosa.

Me sorprendieron los datos que manejaron. Antes, los ómnibus eran de 8 metros; ahora, miden 13 o 15 metros. Yo manejé ómnibus, pero chicos.

Ante la eventualidad de que este proyecto no sea aprobado, deberían ser ustedes los que hicieran una propuesta a la Comisión que represente a todos los sectores: a los taximetristas, al transporte urbano y suburbano, a los camioneros, a los que trabajan por hora, etcétera. Aquí hemos escuchado los problemas que existen pero ¿cuál es la solución? ¿Que no haya libreta por puntos? Deberían pensar en eso y decirnos qué es lo más conveniente para ustedes.

SEÑOR PRESIDENTE (Felipe Carballo).- Me queda claro que los trabajadores no participaron en el proceso que hizo el Poder Ejecutivo, en particular la Unasev, en el desarrollo de este proyecto de ley. La realidad es que no hablaron con los trabajadores.

El Senado trató esta iniciativa, y tampoco habló con los trabajadores.

Ahora, la Cámara de Diputados está recibiendo la opinión de los trabajadores. Es importante dejar esto en claro: nosotros queremos conocer de primera mano y sobre tablas, antes de aprobar este proyecto, cuál es la opinión de los trabajadores que, como se planteaba hoy, coincide con algunas preocupaciones de otros sectores.

La Comisión habló con la Unasev. Una de las consultas que les hicimos fue sobre los intercambios que habían tenido con los diferentes colectivos vinculados a esta iniciativa.

En este punto, puedo trasladarles el compromiso explícito -figura en la versión taquigráfica; sería bueno que la tuvieran- de la Unasev en el sentido de que no va a haber reglamentación si no participan todos los actores involucrados, por ejemplo, los trabajadores que se desempeñan en el transporte. Ustedes hacían alguna consulta al respecto y les aclaro que aquí quedó planteado el compromiso de la Unasev en el sentido de generar las condiciones para conocer de primera mano la opinión de cada una de las organizaciones involucradas.

Sabemos que este proceso no va a ser sencillo. Estamos hablando de un cambio cultural muy profundo, vinculado con las relaciones que tienen los trabajadores con las empresas. Estos temas no son nuevos; ya se han conversado en esta Comisión y, también, en la de Legislación del Trabajo y de Seguridad Social. Obviamente, hablar de una licencia por puntos genera condiciones diferentes para los trabajadores, que se podrán generar en las negociaciones.

En esta oportunidad, está claro el compromiso de la Unasev de recibir las opiniones de los trabajadores al momento de reglamentar la norma. Además, eso es algo que no va a suceder ahora. Ellos manejaron que podría ser en el año 2021 o 2022.

Si uno analiza el proyecto de ley verá que hay grandes aspiraciones en la definición programática en materia de seguridad vial, pero falta toda la reglamentación. Quiero que esto quede claro, porque fue uno de los temas que conversamos.

SEÑOR ARELLANO (Juan).- Quiero agregar algo.

En este sentido, existe un ejemplo claro, que es lo que sucede con los camioneros.

En unidades, los camioneros pasan a los ómnibus cinco veces; debe haber entre cincuenta mil y sesenta mil camiones

Los camioneros tienen una forma de trabajo muy esclavizante. Como ustedes sabrán, a algunos camioneros les pagan por hora -es el laudo- y, a otros, por carga o por ahorro de combustible, lo cual no es lo legal.

Además, los camioneros duermen en las cabinas de los camiones. O sea que es un trabajo muy esclavizante.

Ellos hicieron un trabajo junto al gobierno y llegaron a un acuerdo con los empresarios sobre el Sictrac respecto al control horario. Sin embargo, parte de la patronal se opuso. Por eso, hay una carpa frente al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

Nosotros no estamos en contra de la libreta por puntos. Simplemente, creemos que debemos buscar algo que nos dé garantía como trabajadores para que eso no pase de nuevo. De lo contrario, van a seguir los accidentes. Si en un lugar del interior a mí me dan a elegir y me dicen: "¿Qué preferís? ¿Arriesgarte, trabajar y hacer treinta horas para mantener a tu familia o que mañana te agarren, te pongan una multa y te saquen puntos de la libreta?". Yo quiero que ustedes piensen qué elegirían; pónganse en los zapatos del trabajador.

Por otra parte, hace aproximadamente dos años presentamos en una de las comisiones de la Unasev -concretamente, en el pueblo Joaquín Suárez- un proyecto muy precario. Nuestra propuesta era que en Secundaria se dieran algunas clases a cargo de inspectores, policías o expertos en materia vial, que sirvieran al momento de dar la prueba teórica para sacar la libreta. De esta forma, se estaría educando y no solo juzgando -aclaro que no quiero usar la palabra "represión"- a través de la libreta por puntos.

Si pudiera hacerse algo para educar desde chicos, evitaríamos montones de problemas. Creo que ese es el camino. Hace más de dos años que entregamos a Ulosev nuestra propuesta plasmada en papeles; Unasev también lo debe tener.

Más allá de que se imponga esto, apuntamos a la educación y a la regulación de los sectores de trabajo.

SEÑOR PRESIDENTE (Felipe Carballo).- Les agradecemos la visita.

(Se retira de sala la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte)

——Se pasa a considerar el proyecto relativo a: "Tránsito y Seguridad Vial".

En discusión general.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Nosotros vamos a votar el proyecto en general, porque consideramos que es importante que Uruguay tenga una ley de tránsito y seguridad vial.

Queremos dejar constancia de que no tuvimos tiempo de estudiar este proyecto, ya que hace una semana que ingresó a nuestra Cámara y el tiempo ha sido absolutamente exiguo para estudiar los cincuenta y cinco artículos que abarcan distintas áreas.

Tenemos algunas salvedades puntuales surgidas, sobre todo, de algunas de las entrevistas que hemos recibido en el día de hoy. Luego, en la Cámara expresaremos nuestra posición sobre algún aspecto puntual.

SEÑOR ARBIZA (Sergio).- Comparto lo expresado por el diputado Olaizola. Nosotros también acompañaremos el proyecto en general. Con toda la información que hemos recibido en el día de hoy, para mí sería un atrevimiento votar a conciencia un proyecto al que recién tuve acceso en esta jornada. Yo ni siquiera soy titular; soy suplente.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- La bancada del Frente Amplio votará el proyecto, con la salvedad de la brevedad que hemos tenido para tratarlo, que ya han mencionado otros parlamentarios. Nos hubiera gustado tener más tiempo para poder considerar los cincuenta y cinco artículos.

De todos modos, creemos que es un buen proyecto de ley, que contempla un trabajo que ha realizado la Unasev con el Congreso de Intendentes. También ha sido estudiado en el Senado, donde contó con la votación unánime de todos los partidos políticos, tanto en comisión como en el pleno, lo que le da un sustento para su aplicación.

La bancada del Frente Amplio estableció la salvedad de que a la hora de la reglamentación puedan ser considerados los diferentes grupos de trabajo, tanto de trabajadores como de instituciones involucrados en el tránsito y transporte del país.

Entiendo que es importante avanzar en el permiso por puntos, con la incorporación de la mirada de los trabajadores y trabajadoras organizadas.

SEÑOR FERNÁNDEZ (Diver).- Soy suplente del diputado Adrián Peña.

Nosotros también votaremos en general. La reunión del día de hoy ha sido muy importante; las visitas que recibimos nos han generado muchas dudas.

Creemos que el proyecto en sí es bueno, que el país lo necesita, pero se nos generan muchas dudas, que dan para discutir. Antes de la sesión se lo trasmitiré a la bancada.

Reitero que lo votaremos en general; dejaremos la salvedad de que hay muchas cosas que quedan poco claras, que habrá que discutir en su momento.

SEÑOR PRESIDENTE (Felipe Carballo).- Se va a votar si se pasa a la discusión particular.

(Se vota)

——Seis por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión particular.

Propongo que se vote en bloque y se suprima la lectura.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Solicito que se desglose el artículo 12.

SEÑOR PRESIDENTE (Felipe Carballo).- Se va a votar el procedimiento, con la solicitud planteada por el diputado Olaizola.

(Se vota)

——Seis por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Se va a votar desde el artículo 1° al 55 inclusive, desglosando el artículo 12.

(Se vota)

——Seis por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Se va a votar el artículo 12.

(Se vota)

——Tres en seis: EMPATE.

Se va a votar el artículo 12.

(Se vota)

——Tres en seis: EMPATE.

Se va a votar nuevamente el artículo 12.

(Se vota)

——Tres en seis: EMPATE.

La votación del artículo ha sido NEGATIVA.

En la sesión de esta tarde, la bancada del Frente Amplio presentará en el plenario el proyecto tal como vino del Senado.

Proponemos al señor diputado Caggiani como miembro informante.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Junto con el diputado Alejo Umpiérrez, el día 9 de abril solicitamos la comparecencia de los ministros de Transporte y Obras Públicas, de Ganadería, Agricultura y Pesca, y del director del Instituto Uruguay XXI, a esta Comisión por la posible instalación de un puerto chino.

Me constan los ingentes esfuerzos de la Secretaría de esta Comisión para acordar una fecha y que los ministros pudieran venir al Parlamento. El viernes pasado, luego de innumerables tratativas, el ministro de Transporte y Obras Públicas nos comunicó que no tenían fecha disponible y que no vendrían.

Queremos dejar constancia de la absoluta discrepancia con esta decisión del ministro de Transporte y Obras Públicas. Nos parece que es un tema sumamente importante.

(Ocupa la presidencia el señor representante Daniel Caggiani)

——Inclusive, se le dio la opción de que los ministros vinieran después del 15 de setiembre.

Nos parece una desatención para con el Parlamento la respuesta obtenida. No compartimos para nada un procedimiento de este tipo. Creemos que el tema es muy importante, que ha estado en la atención de diferentes sectores y merecía que los ministros y el director de Uruguay XXI vinieran a exponerlo y a contestar las preguntas que queríamos formularles.

No queríamos terminar la Legislatura y esta última reunión de la Comisión sin dejar expresa constancia de nuestra disconformidad con la actitud del ministro de Transporte y Obras Públicas manifestada el pasado viernes.

SEÑOR PRESIDENTE (Daniel Caggiani).- Como la Comisión tiene potestad para reunirse luego de que cese el período ordinario, creo que deberíamos insistir para coordinar una reunión. Tenemos tiempo hasta el 14 de febrero de 2020. Sería importante que se realizara esa reunión.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Creo que todos los intentos son válidos. Pero, más allá de eso, quiero señalar que, si no entendí mal -la secretaria podrá corregirme-, días atrás el ministro expresó que no iba a venir.

SEÑOR PRESIDENTE (Daniel Caggiani).- Reiteraremos la convocatoria.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Se reiteró hace pocos días, y él expresó su voluntad de no venir, y por ello mi disconformidad.

Realmente, su actitud me parece una falta de respeto al trabajo parlamentario y creo que no debe ser la forma de actuar de un ministro cuando es convocado al Parlamento, sobre todo, cuando esta Comisión le dio la posibilidad de venir cuando quisiera.

No nos parece adecuada la decisión tomada por el ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR PRESIDENTE (Daniel Caggiani).- No habiendo más temas, se levanta la reunión.

